

# авто

www.kommersant.ru

Четверг 8 ноября 2007 №205 (№3781 с момента возобновления издания)

## Ставка на понижение

### автокредитование

В последние два месяца на российском рынке автокредитования начали работать сразу два мощных игрока. Дочерние банки «Тойота Мотор» и «ДаймлерКрайслер» кредитуют покупку автомобилей Toyota, Lexus, Mercedes-Benz и Jeep под 9% годовых и обещают снизить ставки. Благодаря поддержке депутатов, их примеру скоро последуют и собственные банки других зарубежных автоконцернов. Они намерены со временем вытеснить остальные учреждения с рынка кредитных продаж своих автомобилей. В результате, считает корреспондент «Ъ-Авто» СВЕТЛАНА ДЕМЕНТЬЕВА, возможность выбрать банк при покупке машины в кредит может остаться только у поклонников продукции российского автопрома или подержанных иномарок.

### Первые ласточки

Дорогу на российский рынок автокредитования кэптивным, то есть собственным, банкам зарубежных автоконцернов проложил Тойота Банк. В апреле этого года ЦБ зарегистрировал российскую банковскую «дочку» одного из крупнейших мировых производителей автомобилей «Тойота Мотор». Необходимую для начала работы лицензию русско-японский автобанк получил в июне. А в начале сентября публично сообщил о начале операционной деятельности в России.

Юридически Тойота Банк не является прямой «дочкой» российской «Тойота Мотор». 99% акций банка принадлежит немецкому Toyota Kreditbank GmbH, 1% владеет Toyota Leasing GmbH (Германия), Toyota

Kreditbank GmbH является опорным банком Toyota в Европе, вся финансовая экспансия осуществляется через открытие им филиалов и подразделений, в том числе и в России. 100% Toyota Kreditbank GmbH принадлежит Toyota Financial Services — компании, управляющей всеми финансовыми структурами, принадлежащими автоконцерну. Toyota Financial Services, в свою очередь, принадлежит корпорации Toyota Motor.

На момент официального объявления Тойота Банка о начале операционной деятельности в России подразделения банка работали только в двух официальных дилерских центрах Toyota и Lexus на Рублевском шоссе. Сейчас получить кредит можно также в «Тойота-центрах» в Кунцево, Измайлово, Коломенском. К началу 2008 года банк намерен открыть отделения во всех 16 официальных дилерских центрах в Москве. В планах на 2008 год выход в регионы. Первым станет Санкт-Петербург.

Вслед за Тойота Банком за практическое освоение российского рынка автокредитования взялся ДаймлерКрайслер Банк Рус, зарегистрированный ЦБ в июле этого года. Правда, в связи с «разводом» Daimler и Chrysler определенности с юридической принадлежностью российской банковской «дочки» распавшегося концерна нет. Напомним, в августе Daimler AG продал 80,1% убыточного американского подразделения частному инвестфонду. В результате совместный российский банк бывших партнеров по бизнесу, скорее всего, повторит судьбу немецкого DaimlerChrysler Bank, который остался за Daimler AG и будет переименован в Mercedes-Benz Bank.

(Окончание на стр. 26)

Из существа, ползающего на четвереньках, человек превращается в существо, ползающее на четырех колесах. Глобальная мобилизация ведет к индивидуальной гиподинамии, а вершиной автомобильной эволюции становится кресло-каталка. Таким предстало будущее в павильонах 40-го Токийского автосалона корреспонденту «Ъ-Авто» Хасану Ганиеву.

## Концепт со всеми удобствами

### мотор-шоу

Я не знаю, есть ли смысл в остроте: «Прогресс в автомобилестроении обратно пропорционален числу выпускаемых концептов». Но концепты на выставке в Токио — это все, а серийные модели — просто гарнир для придания веса и заполнения экспозиционных площадей.

В списке премьер салона найдется не так много готовых машин, которых заждавшиеся массы ждут с распростертыми объятиями. Может быть, потому, что массам (во всяком случае, японским) становится все менее интересным то, что там штампует конвейер. Как метко сказал о продажах один крупный в автоиндустрии человек, «в этом году в Японии все в минусе».

«Японская молодежь автомобилями не увлекается, — жалуются и дизайнер Mazda Ямада Ацухико. — Они поглощены виртуальной реальностью. Их мир — это мир компьютеров, смартфонов и 3D-игр. Чтобы завлечь их, нужно придумать что-нибудь этакое». Сам Ямада Ацухико придумал Taiki — четвертый и, пожалуй, самый экстравагантный концепт из серии Nagare.

В Taiki почти все работает на воздушный образ: дверцы, крылья, колесные диски, напоминающие турбины, почти самолетные отсеки для шасси, куда прячутся задние колеса. С точки зрения аэродинамики машина практически совершенна, что неудивительно: Taiki значит по-японски «атмосфера». Вообще, заметим кстати, ком-



пания Mazda, похоже, попутно выполняет еще и культуртрегерскую миссию. Представляя очередную новую модель, она обязательно загружает в сознание автолюбителей добрый десяток японских словечек и понятий. Вот и в «озонически-серебристом» Taiki энтузиастам предлагается распознать еще и национальную «подкладку» в виде хагарома — летательных

глашей для мифологических дев — и конобори — декоративных флагов в форме карпов. Taiki — прообраз будущего спортивного купе Mazda с роторным двигателем следующего поколения Renesis. Другое дело, нужны ли будут следующему поколению автолюбителей следующие поколения спортивных машин — вот в чем вопрос.

Взять, к примеру, Nissan GT-R — одну из немногих серийных новинок токийского шоу, уже прозванную интернет-пользователями «Годзиллой». Автомобиль действительно то еще чудовище: мотор — твин-турбо объемом 3,8 л, мощность — 480 л. с., разгон до сотни — 3,5 сек., тормоза — Brembo, привод — полный, подвеска — с регулируемой жест-

костью, колеса — непрокальваемые, с технологией Run Flat.

Но вот где «Годзилла» развернуться, совершенно непонятно. В азиатские густо намятые пейзажи машина никак не вписывается, в измученную точечной застройкой российскую столицу — тоже. Ну какой GT-R, если у меня пробка начинается чуть ли не на лестничной площадке! Порычать разве что 480-сильным мотором под дверью соседней в отместку за их вчерашнее пати до трех ночи.

Компания планирует продавать по 200 таких автомобилей в месяц. Скептики из числа конкурентов уверены, что новому GT-R суждено остаться не более чем звездой игр PlayStation, Gran Turismo и фильмов типа 2 Fast 2 Furious. Только в виртуальном мире, а не на реальных улицах с досадными ограничительными знаками эта машина может показать себя во всей красе.

Другое дело, извините за тавтологию, другой концепт от Nissan — Pivo2. Настоящий автомобиль для мегаполиса лужковского образца, в котором жизненно необходимы и трехместная кабина, поворачивающаяся к водителю хоть передом, хоть задом, хоть боком, и такое же, на 360° «всевидящее око, и робот-агент, следящий за тем, чтобы вас не одолела пичужкинская гомоцидомания, а напротив, вы остались улыбочивым и позитивным драйвером даже в час пик на третьем кольце.

(Окончание на стр. 26)

26 страница

ГИБДД — всем водителям режиссер

28 страница

Новинки сезона 2007–2008

30 страница

Безопасность детского сиденья



31 страница

Ум хорошо, а медиасистема лучше. Электроника на службе у водителя

www.volkswagen.ru



## Passat. Если бы все было таким разумным

Понимать вас без слов. Предугадывать все ваши желания. На это способен только по-настоящему разумный автомобиль.

Такой, как Volkswagen Passat. Он создан, чтобы день за днем окружать вас комфортом, продуманным до мелочей.

Он узнает вас благодаря функции Keyless Access, обеспечивающей доступ в машину и запуск двигателя без ключа.

Он сам позаботится о соблюдении дистанции на дороге с помощью адаптивного круиз-контроля ACC.

Его автоматический климат-контроль Climatronic подарит прохладу или согреет вас. А когда путешествие закончится,

он в ответ на одно нажатие кнопки электромеханического стояночного тормоза (EPB) обеспечит надежную стоянку

и будет терпеливо ждать, пока не придет время вновь дарить вам радость движения.

**Добро пожаловать в мир разумных вещей.**



С любовью к автомобилю

## АВТО

## Концепт со всеми удобствами

## Мотор-шоу

(Окончание. Начало на стр. 25)

Для этого RA, как официально именуется сей робот-агент, не только информирует водителя, но и развлекает его всю дорогу приятными разговорами, подбадривает и дает психотерапевтические установки типа «не показывай фуакушки или «не используй бейсбольную битку как аргумент в споре». Кстати, у Pivo2 «человеческая» не только эта голова «профессора Доуэля», но и фары — они смеются, поднимают, пускают слезу. Получается прямо-таки интимное единение машины и водителя.

Intima, к слову, еще один концепт Nissan. Название оправдывается почти целиком. Конечно, на мобильный интим-салон в российском понимании это не тянет, но релаксация обеспечена. За роллс-ройсовскими дверями-распашонками — божественный комфорт и стиль. Отсутствие центральной стойки с одной стороны и наличие огромных витражей на потолке создают иллюзию гораздо большего, чем даже есть, пространства. Прозрачная центральная панель словно парит в воздухе, а тоннель во всю длину салона гнет, как кошка, спину. В дверях — нессесер и набор фирменной парфюмерии Intima. Водительское кресло вращается, как табуретка, вокруг своей оси и даже идет навстречу водителю задом. Получается так, как будто ты сидишь на улице, а потом ловким поворотом вворачиваешься в салон.

Это очень удобно, тем более если тебе уже немножко за сорок, а если тебе за пятьдесят и радикулит твой друг, это вообще необходимо. Конечно, старому человеку было бы лучше, если бы кресло само вкатывалось в машину. И японцы, нация самых многочисленных пенсионеров, об этом уже задумываются вплотную. И сейчас не имею в виду специализированные машины для инвалидов, в которых процесс загрузки-выгрузки кресел-каталок



Mazda Taiki — последний писк моды на спорт ФОТО REUTERS



Toyota I-Real — катальное-кресельная дорога ФОТО AP

полностью автоматизирован. Этих машин на выставке было много. Я говорю о настоящих креслах-каталках, в которых, по-видимому, мы все в будущем переедем, поскольку начисто утратим способность к хождению.

Как это будет выглядеть, можно было лицезреть на стенде Suzuki, хотя нечто подобное, мне кажется, я видел еще в советских фантастических фильмах образца «Москва-Кассиопея». Из кокона одного концепта SSC с гибридным мотором Fuel Cell,



Непрерывная мобильность Suzuki — полная атрофия нижних конечностей

словно личинки, выползают два других концепта под названием Piku. По виду почти парикмахерские кресла с сушилкой над головой. В подлокотниках — джойстики управления. Получается, на большой машине ты доедешь до какого-то пункта назначения, а потом катишь дальше на этом кресле.

Эта философия Suzuki называется «непрерывная мобильность» (в полном переводе) и на практике, вероятно, обернется гиподинамией и полной атрофией нижних конечностей. Судя по концептам японских автопроизводителей, человек эволюционирует до существа с двумя развитыми центрами — головой и сидельцем.

В том, что такая эволюционная модель вполне реальна, посетители Токийского салона убеждали ролик Toyota, посвященный концепту I-Real. История человечества на ускоренной переметке: что-то такое сперва ползло на карачках, потом распрямилось, взяло в руки камень, обтекло его, укротило огонь, оседлало ло-

шадь, придумало колесо, потом четыре колеса, сделало автомобиль Toyota и, наконец, додумалось до еще одного средства непрерывной сидячей мобильности в виде кресла I-Real. Никаких особых технических подробностей, касающихся I-Real, не приводится. Мотор — электрический, привод — передний, джойстик вместо руля, по желанию раскладывается, как шезлонг, или выпрямляется, как трон.

Впрочем, что техника! Техническую проработку сделать — пара пустяков. Главное, чтобы публика свыслась с идеей. А идея — сидячий образ жизни для всех и каждого 24 часа в сутки. В ролике так и написано: человек подвезает к дому, на лифте въезжает в комнату, пересаживается в I-Real и катит куда-то в парк, который к тому времени, видимо, еще должен остаться как вид. А жажда если и не останется, его вам принесут прямо в машину, как в другом концепте Toyota — Rin, у которого педали — зеленые лягушки, а пол — газон. Загород, который всегда с тобой.

## Стоп. Снято

## проверки на дорогах

С июля 2008 года водители впервые станут получать по почте штрафы за нарушения Правил дорожного движения, зафиксированные на камеру. При этом привлекать к ответственности будут не тех, кто был за рулем, а собственников автомобилей, которые будут вынуждены доказывать свою невиновность в ГИБДД. Как выяснил корреспондент «Ъ-Авто» ИВАН БУРАНОВ, новая система фиксации нарушений может стать серьезным подспорьем как для гаишников, так и для автомобилистов.

## Камерный оркестр

С Нового года вступает в силу вторая порция новых штрафных санкций за нарушение Правил дорожного движения, принятых Госдумой прошедшим летом. Первая их часть вступила в силу 11 августа 2007 года — за «встречку» при обгоне стали лишаться прав, а за разговор по мобильному телефону за рулем штрафовать на 300 рублей. С января 2008 года будут применяться и остальные санкции — вырванные в несколько раз штрафы за превышение скорости, нарушение правил парковки, езду без прав. Однако клубничку гаишники оставили на потом, самые революционные нововведения начнут действовать с 1 июля 2008 года. Одним из них станет возможность видеофиксации правонарушений.

Надо сказать, что камеры на дорогах для автомобилистов не новость. Скорость потока давно фиксируется в Москве на Рублевском шоссе. Третьем транспортном кольце. Садовом кольце. Однако для составления протокола водителя нужно остановить, предъявить ему фотоснимок, после чего оформить документы. Согласно же новой редакции Кодекса об административных правонарушениях (КоАП), в случае выявления правонарушения с помощью камеры протокол составляется не будет, а постановление по делу выносится вообще без участия лица, в отношении которого оно возбуждено. Это станет возможным благодаря технологии, позволяющей распознавать номера машин через видеокмеры. Материалы постановления будут высланы по почте правонарушителю в течение трех дней, а водитель при получении должен будет оплатить квитанцию.

На первый взгляд придраться здесь не к чему. Однако интрига в том, кому будут в результате привлекать за совершенное правонарушение. Специально для возможности использования камер в кодексе появилась поправка, разрешающая в случае фотовидеозаписи нарушения привлекать к ответственности владельца автомобиля. На практике это означает, что если человек продал свой автомобиль по доверенности, то за все совершенные новым хозяином нарушения (если он не снял машину с учета) будет отвечать он сам. Это может затронуть как минимум 3,5 млн автомобилистов по всей России и 0,5 млн по Москве — столько, по данным Федеральной нотариальной палаты РФ, было выдано доверенностей на автотранспорт в 2006 году. Сколько выдано рукописных доверенностей, не знает никто (они не регистрируются нотариально). В ГИБДД не скрывают скептического отношения к доверенностям. «Автомобиль уже давно признан объектом повышенной опасности, а в новом КоАПе мы фактически привносим его к оружию», — заявил «Ъ-Авто» начальник правового управления ГИБДД РФ Владимир Кузин. — Поэтому человек должен понимать, кому и зачем он выписывает доверенность на управление автомобилем. Есть идея вообще отменить доверенности на управление автомобилем. Несколько лет назад это предлагалось в рамках борьбы с терроризмом, теперь же она может быть введена в рамках введения автоматической фиксации нарушений».

Введение камер активно поддерживают и в страховых компаниях. «Если работники ГИБДД будут передавать нам материалы с ДПП, которые зафиксировала камера слежения, то это значительно облегчит процесс разбора страхового случая», — признался «Ъ-Авто» директор департамента транспортного страхования страховой акционерной компании «Энергогарант» Андрей Во-



Новое правило ДПС: «Я всегда с собой беру видеокмеру» ФОТО ИТАР-ТАСС

робьев. — Если мы увидим, что водитель ехал со скоростью, превышающей допустимую, то здесь нарушение ПДД будет очевидным. Эта информация пойдет в историю его страхового дела, и при подведении итогов этого случая страховая компания сможет по праву снять с себя обязательства по возмещению ущерба водителю».

## Нарушения на глазок

Водителям, можно сказать, повезло — ГИБДД оставила им возможность доказать свою невиновность, если им пришел штраф за давно проданную машину. Если водитель получил постановление об оплате штрафа, то он может в течение десяти дней направить в ГИБДД заявление о том, что не он управляет транспортным средством. — пояснил господин Кузин. — Для этого нужно приложить к заявлению, к примеру, копию доверенности. Затем ГИБДД проведет проверку, и обвинение с владельца может быть снято.

«Получается, чтобы избавиться от ответственности, водитель должен сдать того, кто за рулем», — говорит глава Московской коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин. — Однако в отличие от собственника на водителя-нарушителя презумпция невиновности продолжает распространяться, значит, ГИБДД должна будет доказать, что именно он был за рулем. А так как обязанность проводить расследование ни где не прописана, детально рассматривать поступившее от собственника заявление — дозволивается, делать запросы, тратить время — гаишнику будет лень. Зачем искать кого-то другого, если под рукой владелец? Кроме того, часто машиной управляет по доверенности родственник. Выходит, чтобы не быть привлеченным за правонарушение, мы вынуждены свидетельствовать против родных и близких, что запрещено 51-й статьей Конституции».

Отдельные проблемы могут возникнуть у водителей, которые, выписав доверенность на управление автомобилем, уехали на длительное время в командировку или за границу. Согласно КоАПу, у них есть десять дней на обжалование постановления (то есть на то, чтобы отослать в ГИБДД копию доверенности), а потом еще месяц на оплату. При этом, по словам Владимира Кузина, отсчет начинается с того момента, как почтальон опустил письмо в ящик, а не с момента вручения письма лично человеку. В результате если ваше доверенное лицо — злостный нарушитель, то через полгода командировки вас могут ждать судебные приставы, пришедшие за оплатой штрафа

к вам в квартиру. С учетом возросшей в последнее время активности приставов заставить оплатить штраф под угрозой изъятия мобильного телефона или магнитолы могут и на лобом посту ГИБДД.

## Против пленки

Впрочем, явные правовые нестыковки не мешают гаишникам активно оснащать дороги новыми камерами. Как рассказали «Ъ-Авто» в ГИБДД РФ, несколько тысяч камер в ближайшее время будут направлены в 17 регионов России (места их установки определяют местные власти). «Остается вопрос, будут ли водители знать, на каком отрезке дороги можно быть осторожными, или же камеры будут стоять в тех местах, где не каждый водитель их заметит», — считает Андрей Воробьев. — На Западе есть практика ставить камеры на дорогах большой протяженности, там водители точно не знают, где их снимает камера, поэтому в общей массе стараются не выделяться среди автолюбителей ни скоростью передвижения, ни маневрами». По словам господина Кузина, установленные на московских дорогах камеры также могут использоваться для фиксации номеров, для этого надо лишь переписать программу, аппаратную же часть менять не надо. На прошедшей в конце октября выставке, приуроченной к Форуму безопасности дорожного движения-2007, было продемонстрировано несколько опытных образцов таких камер и систем фиксации нарушений. К счастью для водителей, пока эти системы можно обмануть. К примеру, алгоритмы распознавания номеров работают по принципу программы распознавания отсканированного текста. В результате если номер грязный, то увидеть его компьютер не может. Чтобы не быть пойманным, нужно держать госномера в грязи и лишь иногда платить сторублевые штрафы за это нарушение. Правда, ГИБДД собираются постепенно заменить все номерные знаки, встроив в них чипы с данными (специально для фиксации номеров), но пока это запланировано лишь на 2013 год. Кроме того, как признался «Ъ-Авто» в компании Vosogit (один из производителей систем распознавания номеров), пока нет ни одной системы, которая позволила бы в полностью автоматическом режиме сначала распознать номер, потом сравнить его с базой данных автомобилей, затем выслать штраф по почте. В какой-то момент в процедуру все равно должен будет вмешаться сотрудник ГИБДД — для контроля.

## Ставка на понижение

## автокредитование

(Окончание. Начало на стр. 25)

Однако пока раздел немецко-американского автомобильного бизнеса ДаймлерКрайслер Банк не затронул. В октябре он начал выдавать автокредиты на покупку как американских, так и немецких автомобилей. При этом у немцев не такая стратегия кредитования, как у японцев. Они предпочитают не идти из центра в регионы, а одновременно развивать собственные кредитные программы в Москве и в регионах. Информацию о начале выдачи кредитов ДаймлерКрайслер Банк официально дилеры Chrysler и Daimler подтвердили и в Москве, и в Санкт-Петербурге, и в Сибири.

## Вызов санкций

Тойота Банк выдает кредиты на все модели новых автомобилей марок Lexus и Toyota на срок от года до пяти лет в долларах, евро и рублях. Ограничений по сумме кредита нет. Минимальный первоначальный взнос — 20%, при этом в кредит можно включить страховку за год. Ставки по кредитам на все модели составляют 9–9,5% годовых в валюте и 11–11,5% в рублях в зависимости от варианта подтверждения дохода (официально или нет).

ДаймлерКрайслер Банк тоже кредитует только новые машины на неограниченную сумму на срок от года до пяти, но исключительно в долларах и евро. Минимальный первоначальный взнос у немецкого банка в два раза ниже, чем у японского: всего 10%. Кредитная ставка составляет 9% годовых. При этом покупателя не должны вводить в заблуждение предлагаемые банком ставки: 2,9% годовых по автомобилям Mercedes классов от А до Е, 6,9% годовых по машинам класса R, SLR и CLS или Jeep Cherokee, а то и вовсе 0%, если кредит выдается на покупку Jeep Commander. По этим спецпрограммам банк кредитует под те же 9%, просто часть кредита субсидирует дилер. Поэтому такие программы

ничем не отличаются от аналогичных спецпредложений российских банков.

Оба банка принимают решение о выдаче кредита в течение одного дня. Своим основным достоинством они считают качество и сервис. Покупателю не придется метаться между банком и салоном, поскольку оформление документов и сама сделка проводятся в салоне дилера. При конвертации валютного кредита в рубли используется курс Центрального банка, что позволяет немного сэкономить на конвертации. Тойота Банк также предоставляет возможность изменить дату ежемесячного платежа, что удобно в случае изменения графика выплаты зарплаты.

Вопреки рвущимся в последнее время заявлениям некоторых чиновников о незначительности дополнительных комиссий и штрафов за заемщиков банки крупнейшие автокредиторы ими не брезгуют. Тойота Банк за предоставление кредита берет комиссию от 50 до 100 долларов или евро в зависимости от валюты кредита. ДаймлерКрайслер Банк называет вступительный платеж единовременной комиссией за ведение ссудного счета и взимает при выдаче 0,25% от суммы кредита, но не менее €250 в валюте договора. Санкции за просрочку платежа Тойота Банку составляют 0,2% от суммы платежа за каждый календарный день просрочки. ДаймлерКрайслер берет 0,6%. Моторист на досрочное погашение в Тойота Банке распространяется на первые шесть месяцев с момента выдачи кредита (в ДаймлерКрайслер Банке — три). В период с седьмого по двенадцатый месяц от выдачи кредита японцы взимают штраф за досрочное погашение в размере 2% от суммы досрочного платежа. Немцы берут 2,5% в четвертый-шестой месяцы. Минимальная сумма досрочного погашения тоже ограничена \$2 тыс. в ДаймлерКрайслер Банке и \$1 тыс. в Тойота Банке сверх размера ежемесячного платежа.

## Только начало

Эксперты отмечают, что условия кредитования, заявленные дочерними банками автогигантов, близки к средним по рынку. Исключение составляет ставка, которая находится в нижней части сложившегося ценового диапазона. Например, абсолютный лидер российского рынка автокредитования Росбанк выдает валютные кредиты под 9%, но только при наличии первоначального взноса от 30%, в то время как в ДаймлерКрайслер Банке нужно будет внести в три раза меньше. А в МДМ-банке минимальная ставка по валютному автокредиту — 10,3%. Ниже 9% валютные кредиты не выдает ни один банк (не считая спецпрограмм).

При этом, как разъяснили «Ъ-Авто» в Тойота Банке, заявленные ставки — начальные. В дальнейшем, когда банк изучит рынок, заемщики будут получать приятные сюрпризы. Например, в Европе кредит Тойота Банка можно получить по ставкам 6–7% годовых, если заемщик является обладателем хорошей кредитной истории. Ведь основная цель дочерних банков автоконцернов не увеличение прибыли, а поддержание динамики продаж, которая сейчас составляет порядка 70% в год. Во многом снижение ставок будет зависеть и от активности дилетантов.

Сейчас на рассмотрении в Госдуме находится поправка к закону «О банках и банковской деятельности», позволяющая для них становится все более актуальной. «Россия — один из ключевых европейских потребительских рынков», — говорит господин Найтши, — и, возможно, станет одним из самых крупных автомобильных рынков в Европе».

## Рискованный исход

Если банки ведущих автоконцернов осуществят свои намерения, российский банкам, равно как и «дочкам» западных, работающим на российском рынке автокредитова-

ния, придется потесниться. Не только потому, что их условия менее конкурентны, но и из-за того, что собственные банки автоконцернов хотят быть эксклюзивными представителями в салонах официальных дилеров. «Наша задача — стать основным провайдером финансовых услуг для клиентов Toyota и Lexus», — объясняет Олаф Найтши. И хотя в Тойота Банке не признают, что запретят дилерам «Тойота Мотор» работать с другими банками, участники рынка уверены в том, что именно так и будет. «Тойота Мотор» может опосредованно, без прямых запретов сделать для своих дилеров предпочтительным сотрудничество с Тойота Банком», — говорит член правления Международного московского банка Эдуард Исопов.

Член правления одного из самых активных игроков на рынке автокредитования Райффайзенбанка Роман Воробьев соглашается, что со временем банки автоконцернов вытеснят сегодняшних лидеров рынка в сегменты высококорискового кредитования подержанных автомобилей, отечественных автомобилей, сделок без первоначального взноса. Правда, и на этом рынке можно будет заработать. «Уровень жизни россиян не настолько высок, чтобы соответствовать предлагаемым возможностям», — констатирует представитель крупного банка. — И программы кредитования без первоначального взноса, включающие страховую взнос по каско, будут оставаться популярными еще несколько лет». Кроме того, серьезную перспективу для бизнеса автокредитования банки видят в регионах. По мнению господина Воробьева, ущерб от потерь позиций в Москве может отчасти компенсировать активная экспансия в регионы. По его мнению, с учетом темпов развития специализированных автобанков в России на переориентацию на регионы у банков есть два-три года.

## Светлана Дементьева

Реклама

15 лет

Страховая Акционерная Компания ЭНЕРГОГАРАНТ

15 числа каждого месяца всем клиентам 15% скидка на все виды добровольного страхования

Москва, Садовническая наб., 23  
Тел.: (495) 737-03-30  
energy@msk-garant.ru

www.energogarant.ru

## На пике формы



### Toyota Avensis Качество движения

Avensis — это качество, возведенное в превосходную степень.

Это исключительный комфорт и небывалое удовольствие от вождения. Это энергичный дизайн и новый уровень эргономики.

А 7 подушек безопасности, электронные системы последнего поколения ABS, EBD, BA, VSC и TRC\* делают Avensis одним из самых безопасных автомобилей в своем классе.



УПРАВЛЯЙ МЕЧТОЙ **TOYOTA**



**ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ В РОССИИ:** Москва: Тойота Центр Битца (495) 721-3388; Тойота Центр Измайлово (495) 730-9000; Тойота Центр Каширский (495) 221-0033; Тойота Центр Коломенское (495) 740-0110; Тойота Центр Кунцево (495) 933-4033; Тойота Центр Лосиный Остров (495) 105-0055; Тойота Центр Отрадное (495) 780-7878; Тойота Центр Рублевский (495) 725-3388; Тойота Центр Серебряный Бор (495) 721-3370; Тойота Центр Шереметьево (495) 730-2200. Санкт-Петербург: Тойота Центр Автово (812) 336-4888; Тойота Центр Невский (812) 449-9933; Тойота Центр Пискаревский (812) 321-6181; Тойота Центр Приморский (812) 336-3888; Тойота Центр Пулковое (812) 320-1030. Воронеж: Тойота Центр Воронеж (4732) 44-6060. Екатеринбург: Тойота Центр Екатеринбург Восток (343) 222-2050; Тойота Центр Екатеринбург Запад (343) 232-9292; Тойота Центр Екатеринбург Юг (343) 229-9999. Казань: Тойота Центр Казань (843) 518-4318. Кемерово: Тойота Центр Кемерово (3842) 34-5245. Краснодар: Тойота Центр Краснодар (861) 227-7711. Красноярск: Тойота Центр Красноярск (3912) 67-4525. Нижний Новгород: Тойота Центр Нижний Новгород (831) 275-4334. Новокузнецк: Тойота Центр Новокузнецк (3843) 39-6315. Новосибирск: Тойота Центр Новосибирск (383) 230-0023. Оренбург: Тойота Центр Оренбург (3532) 99-8877. Пермь: Тойота Центр Пермь (342) 268-9888. Ростов-на-Дону: Тойота Центр Ростов-на-Дону (863) 242-9000. Самара: Тойота Центр Самара Аврора (846) 372-0202; Тойота Центр Самара (846) 269-4444. Сургут: Тойота Центр Сургут (3462) 77-4177. Тольятти: Тойота Центр Тольятти (8482) 50-9080. Томск: Тойота Центр Томск (3822) 44-6600. Тюмень: Тойота Центр Тюмень (3452) 48-9343. Уфа: Тойота Центр Уфа (347) 292-6565. Челябинск: Тойота Центр Челябинск (351) 795-9595.

**ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ В БЕЛАРУСИ:** Минск: Тойота Центр Минск (37517) 254-7775(76).

**ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ В КАЗАХСТАНЕ:** Алматы: Тойота Центр Алматы (727) 297-9666; Тойота Центр Жетісу (727) 250-1102.

**УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ПАРТНЕРЫ:** Барнаул: СЛК-Моторс Барнаул (3852) 47-8888. Волгоград: АгатВолгаСервис (8442) 35-5373. Ижевск: АСПЭК-Центр (3412) 91-1111. Иркутск: Тойота Центр Иркутск (3952) 38-6161. Калининград: Виакор Моторс (4012) 30-3101. Курск: Бизнес Кар Курск (4712) 31-9913. Магнитогорск: Авторитет Восток (3519) 30-2126. Набережные Челны: Рось-Авто (8552) 70-9525. Нижневартовск: Автоуниверсал-Моторс (3466) 29-6396. Нижний Тагил: Эни Моторс (3435) 48-0464. Омск: Феникс-Авто (3812) 53-4422. Саратов: Саратов-Авто (8452) 65-4717. Ставрополь: Ставрополь-Авто (8652) 29-8696. Sterlitaмак: Урал Моторс (3473) 20-3620. Ярославль: Атлант-М Ярославль (4852) 58-1058.

\* ABS — антиблокировочная система тормозов. EBD — электронная система распределения тормозного усилия. BA — усилитель экстренного торможения. VSC — система курсовой устойчивости. TRC — антипробуксовочная система.

**СЛУЖБА КЛИЕНТСКОЙ ПОДДЕРЖКИ TOYOTA (звонок бесплатный): 8-800-200-57-75.**

Toyota напоминает Вам о необходимости пристегивать ремни безопасности и строго соблюдать правила дорожного движения. Позаботьтесь о Вашей безопасности и безопасности Ваших близких.

На правах рекламы. Товар сертифицирован

## АВТО

## Машина ко времени

НОВИНКИ СЕЗОНА



Mazda6



Ford Mondeo



Mercedes-Benz C-Klasse



Subaru Impreza



Audi A4



Любимый российский лозунг «Догнать и перегнать», похоже, теряет свою внешнеполитическую направленность и приобретает форму служебного распоряжения для внутреннего пользования. Применительно к автомобильному бизнесу это значит следующее: производители, назначив Россию одним из главных рынков сбыта, соревнуются не только в объемах продаж, но и в их сроках. Путь от подиума автошоу до дилерского центра стал минимальным. Корреспондент «Ъ-Авто» Валерий Чусов представляет самую горячую десятку автоновинок сезона-2007–2008.

**Mazda6**  
Что. Средний класс у Mazda в последних поколениях выполняет роль флагмана: более солидных седанов у этой марки нет. Раньше машина привлекала в основном добротностью и хорошим соотношением затрат и характеристик. В прошлом поколении ей добавили динамики и вообще придали спортивные черты. Теперь она прибавила в размерах, а стиль стал еще более выразительным. Японцы начинают понимать, за что европейцы любят автомобили. Размеры салона увеличены, а материалы подобраны более тщательно. Игры с подсветкой клавиш, рукояток и приборов дадут лишний повод похвалиться к машине друзьям и сослуживцам. Вынесенные к двери багажника рукоятки фиксации спинки задних сидений, которые Mazda величает «системой» Kakakugi, на универсале дополнены автоматически складывающейся полкой над багажником, что действительно уже можно назвать системой.

Как. Дух Zoom-Zoom в качестве обязательного элемента включает удовольствие от управления, и именно на это нацелены модификации ходовой части. Для европейских дорог повышенная управляемость и устойчивость — безусловное благо, на некоторых российских направлениях водителю лучше быть осторожнее. Топовую позицию в гамме займет новый мотор 2,5 л/169 л. с. Всего на три силы больше, чем у прежнего на 2,3 л, зато меньше шумит и даже расходует меньше топлива. Ради экономии бензина место гидросилителя руля занял электрический. Расход также понижен у версий с двигателями 1,8 л/120 л. с. и 2,0 л/147 л. с., что при увеличении размеров кажется нарушением закона сохранения энергии. Автоматическая трансмиссия доступна только с 2-литровым двигателем. Сколько. По предварительным данным, базовая версия с самым скромным мотором будет продаваться с ноября по цене 653 тыс. рублей. Это на 22 тыс. больше, чем самая до-

ступная Mazda6 предыдущего поколения. Такая доплата за заметную прибавку в размерах. Комплектация при этом отличается не так серьезно. У новой не планируется штампованных колес, только литые. Как и сейчас, в стандартное оборудование входят системы безопасности, включая шесть подушек и систему динамической стабилизации, которая у Mazda называется DSC (Dynamic Stability Control). Принципиальный недостаток базовой версии — кондиционер вместо климат-контроля, который стоит на всех остальных. Впервые на некоторых версиях Mazda6 появляется парктроник, причём и спереди, и сзади. Самая дорогая модификация (предварительная оценка) обойдется в 930 тыс. рублей.

**Ford Mondeo**

Что. Новый кинетический стиль Ford, кажется, способен придать динамику даже кофема. С новым Mondeo дизайнерам вряд ли было очень сложно работать. При таких размерах и пропорциях машина

неизбежно выглядит солидно и стремительно. Нет, все эти грани и хром нельзя назвать излишествами, они создают абсолютно логичную и выразительную форму. Самое главное — это, конечно, размеры. База 2,85 м помогает создать просто огромный салон. В борьбе за новых покупателей при условии сохранения прежних Ford сделала нетипичный шаг. Мы и раньше видели варианты оформления салонов, но чтобы три разных шикта приборной панели — это редкость. На самых простых стрелочных лампочках классика, на дорогих — дисплей больше половины шикта. В столь же широких пределах варьируются сиденья и оснащение. Фордовцы оставили и привычную стартовую цену для минимальной комплектации, и возможность при желании наворотить Mondeo до степени, вполне соответствующей его размерам и стилю. Останется только выбирать между техно-артом Titanium и почти ягуаровским деревом Ghia.

Как. Двигатель 1,6 л здесь оказался то ли для того, чтобы иметь возможность написать в рекламе «От 615 тыс. рублей», то ли для экономных начальников транспортных цехов, заказывающих служебный транспорт «для этих бездельников с четвертого этажа». По размерам Mondeo превосходит «глазастый» Mercedes-Benz E-Klasse, но это не повод подражать последнему в мощности. Конечно, 12,5 сек. до сотни позволят обогнать практически любую «нашу марку», но хочется большего. Благо там дальше и выше есть из чего выбирать. Бензиновые моторы 2,0 л/145 л. с., 2,3 л/161 л. с. (этот только с «автоматом») и 2,5 л/220 л. с. Дизель (130 л. с. с «автоматом») и 140 л. с. с «механикой» тоже очень неплохие. Порадоваться традиционно отлично настроенной подвеске немного мешает слишком большой руль. Его неспортивный диаметр может быть частично оправдан размещенными на нем кнопками, но ведь отчасти именно из-за размеров баранки не каждый способен с ними справиться.

Сколько. Цены начинаются от 615 тыс. рублей, причем напрямую сравнить с предшественником уже непростое: новый Mondeo стал первой моделью, цены на которую российский Ford выставил в рублях. Из трех типов кузова самый дешевый — седан, хэтчбек дороже на 12–13 тыс., что можно считать уместной платой за более удобный доступ в багажник. Универсал дороже седана на 26 тыс. рублей. Оба пятидверных кузова доступны не со всеми двигателями и не во всех комплектациях. Мотор 1,6 л возможен только в самой дешевой комплектации Ambiente. Из «рокошши» в нее входят ABS, семь подушек, кондиционер, аудиосистема. Далее по нарастающей: Trend, Ghia, Ghia X, Titanium, Titanium X. Впрочем, цены на Ghia и Titanium почти не отличаются. X подразумевает отделку салона кожей или алькантарой, кнопку запуска двигателя и кое-что по мелочи. Самые дорогие — универсалы с 2,5-литровым мотором. Только они в стандартной комплектации переваливают за миллион.

**Mercedes-Benz C-Klasse**

Что. Они у себя на фирме называют это T-Modell, и буква T здесь обозначает Touristik и Transport. Первый настоящий фирменный универсал (как называем это мы) появился в гамме Mercedes-Benz 30 лет назад. Идея, извините за выражение, грузопассажирского Mercedes-Benz недолго смущала покупателей, и вскоре пятидверные кузова со складным задним сиденьем появились у конкурентов. А сегодня, например, в Англии седанов и универсалов в этом классе продается примерно поровну. Потому что у покупателей даже Mercedes-Benz есть что погрузить в багажник, где складывается заднее сиденье. Например, комплект для гольфа. Или ружья и собаку, а потом и результаты их применения на местности. Модно сейчас быть спортивным. Именно поэтому Mercedes-Benz (или теперь уже

правильнее писать просто Daimler?) так гордится тем, что объем багажника универсала нового C-Klasse 1500 л. Это больше, чем у любого конкурента, и примерно на 10% больше, чем у прежнего. И, конечно, здесь просто феерический список дополнительных устройств. Например, привод двери багажника (открывается и закрывается нажатием кнопки) или система организации пространства оного. Хотя Transport здесь все же не очень получается: в багажник с такой отделкой достойно попасть не любые грузы.

Как. Что бы мы ни говорили, поклонники других немецких марок будут уверены, что их машины управляются лучше и ездят быстрее. Однако финансовые и технические ресурсы сегодня позволяют добиться почти любого заданного результата. Вот на C-Klasse давно уже используют самые современные технологии. Список систем, помогающих водителю получить удовольствие и при этом берегающего его от неприятностей, довольно обширен. Взять хотя бы подвеску Agility Control с автоматически подстраивающимися под режим движения амортизаторами. По заказу можно получить подвеску, характеристики которой («комфорт» или «спорт») волен выбрать водитель. Список двигателей такой же, как у седана: два 2-литровых компрессорных мощностью 156 л. с. (модель 180) и 183 л. с. (а это уже 200), 2,5 л/204 л. с. (на модели 230), 3,0 л/231 л. с. (на 280) и 3,5 л/272 л. с. (на 350). Есть и дизели, но их к нам не поставляют.

Сколько. Официальные цены не устанавливаются, если судить по соотношению стоимости C-Klasse седана в Германии и России, универсал будет стоить примерно от 1,15 млн рублей. Это стандартная версия Classic, но вообще-то он, как и седан, будет выпускаться также в комплектациях Elegance и Avantgarde. По традиции немецких марок много интересного входит в число опций, за которые надо доплачивать. За исключением систем безопасности, конечно. А по традиции премиум-сегмента не ждите распродаж, скорее вам подарят что-нибудь из опций или предложат «особую серию». Но никаких новых цифр на ценниках! О вас же, между прочим, заботятся: это один из методов поддержания высокой стоимости машины на вторичном рынке. Хотя многие говорят, что готовы ездить на Mercedes-Benz вечно, это желание проходит сразу после появления новой модели Mercedes-Benz.

**Subaru Impreza**

Что. Новизна дизайна Impreza — его главное достоинство и главный недостаток. Потому что, с одной стороны, смена имиджа нужна для демонстрации стремления к новым потребителям, с другой — традиционные поклонники, естественно, против этого. Верные поклонники — это прекрасно, однако их стабильность не гарантия появления новых покупателей. На российском рынке, вероятно, главной проблемой станет пятая дверь. Большинство из нас почему-то не любит хэтчбеки, говорят, салон быстро выстуживается, если зимой открыть багажник. Хотя короткий задний свес, во всяком случае, в пределах МКАД давно уже стал скорее достоинством, по крайней мере, в процессе поиска места для парковки. Поклонники также не оценят заботы об их же безопасности в виде рамок на боковые стекла. Зато должны порадоваться более солидной отделке и просторному заднему сиденью. Хотя кто же из настоящих субаристов ездит сзади? Ну, пусть этому радуются новые клиенты марки. Как. Хорошая новость: двигатели остались оппозитными, и полный привод тоже остался. Плохая новость: двигатели изменились мало, а машина несколько потяжелела. Парадоксальное впечатление: 107 сил от 1,5-литрового мотора явно не хватает для приличных скоростей, но он ровненько тянет едва ли не с нуля и при этом чрезвычайно приятно звучит. А вот 150 л. с. 2-литрового позволяют поддерживать вполне

импресный режим движения, однако на низких оборотах они все куда-то деваются. Вместе со звуком. Полный привод и подвеска обеспечивают настолько приятное и предсказуемое поведение, что сразу вспоминаешь о наличии в гамме 2,5 л/230 л. с. Главное достоинство подвески в том, что, сохранив спортивный характер, она стала гораздо гуманнее в процессе преодоления дорожных неровностей. Так что теперь в самом деле необязательно быть истовым спортсменом, чтобы хотеть Impreza. Сколько. Учитывая полный привод и климат-контроль в стандартной комплектации, 577 600 рублей за самую скромную 1,5-литровую Impreza не кажется чрезмерной суммой. Однако, чтобы оправдать автомобильную репутацию «Созвездия Плеяд» (Subaru именно так переводится с японского), стоит выбрать 2-литровую, и это будет стоить уже от 730 800. А удовольствие полностью реализовать потенциал ходовой части с 230 силами версии WRX обойдется в 1 107 500. Автоматическая трансмиссия доступна на всех версиях, кроме WRX, за 40 800 рублей. На всех Impreza имеется зимний пакет, включающий подогрев зоны стеклоочистителей. Различия между модификациями — система Smart Entry с запуском двигателя кнопкой, кожа или ткань, аудиосистема и еще кое-какие мелочи.

**Audi A4**

Что. Новый A4 не избежал общей моды на рост, что пошло ему только на пользу. Размеры, близкие к прежним A6, помогли сделать формы более солидными, а также обеспечили адекватный простор на заднем сиденье. И, конечно, не обошлось без многих-многих штучек, на которые щедры в последнее время производители вообще и Audi в частности. Новые формы фонарей и фар подчеркнуты светодиодными узорами. Оригинальный, дорого узнаваемый. Хотя на чей-то вкус стоило бы эти светодиоды сделать поменьше, но зато нанизать их ожерелья почаще, чтобы получились более ровные полоски, а не свешившиеся швы. Ну да, тогда будет не так очевидно, что это именно те самые модные и дорогие светодиоды. С отделкой интерьера все по-прежнему очень хорошо. Хотя дизайнеры, похоже, никак не могут придумать способ более точно вписать в панель приборов большой многофункциональный экран MMI. На этот раз потребовали поставить его рядом со щитком, а чтобы это не так сильно напоминало A6, окружили выпуклой накладкой «под металл». Видимо, попытку изменить форму экрана, чтобы вписать его куда надо, мы все-таки увидим в будущем. Самая впечатляющая деталь интерьера совсем не динамики с убедительной надписью Bang & Olufsen. Больше всего нас потрясла обычная розетка на 220 В перед задними сиденьями — такое в салоне легкового автомобиля до сих пор не попадалось. Как. К таким размерам очень подходит топовый мотор 3,2 л/265 л. с. Разумеется, он оснащен системой непосредственного впрыска бензина FSI. Хотя и 160 л. с. от самого скромного в гамме бензинового двигателя (других просто нет) объемом 1,8 л тоже в общем-то хватает. Как часто случается у Audi, из описания конструкции получается почти энциклопедия «Что нового в науке и технике», мало им вариатора, полного привода, алюминия. Теперь рулевое управление, как у другой баварской фирмы, может менять передаточное число. На Audi A4 для этого используется волновая передача. Звучит загадочно, но, по сути, довольно просто. Эта штука позволяет с помощью электромотора не только менять режим работы руля в зависимости от скорости, но и дает возможность ESP корректировать траекторию не тормозами, а поворотом колес. Нет, руль не вылетает из рук: во-первых, углы поворота небольшие, во-вторых, это все происходит там, внутри машины. (Окончание на стр. 29)

## Привыкайте к хорошему

## Меняем старое на новое без доплаты\*

Кто сказал, что износ деталей влияет на размер возмещения ущерба? При ремонте Вам не придется доплачивать за новые детали. Это сделаем мы.



**Страхование автотранспорта**

Реклама

ОАО «Ингосстрах», Лицензия Росстрахнадзора С №028 77  
\*в соответствии с условиями договора страхования

ЕДИНЫЙ ТЕЛЕФОН  
8 (495) 956 5555

www.ingos.ru

60 лет

**ИНГОССТРАХ**  
Ingosstrakh

ИНГОССТРАХ ПЛАТИТ. ВСЕГДА.\*

АВТО

## Машина ко времени

НОВИНКИ СЕЗОНА



Mazda CX-7



Nissan Qashqai



Volkswagen Tiguan



Opel Astra sedan



Citroen C-Crosser



(Окончание. Начало на стр. 28)

Нам показали, как это работает на мокрой трассе. Полное впечатление, что после проезда на нормальном автомобиле то ли асфальт подсушили, то ли в нас вдруг проснулось водительское мастерство. После нынешнего А4 водителю придется привыкать к новым габаритам, а больше, пожалуй, ни к чему. Машина по-прежнему отлично управляется — по крайней мере, если речь идет о полноприводных quattro. Передний привод, который неизбежен при выборе вариатора (теперь, кстати, в нем восемь «ступеней»), немного меньше радует в предельных режимах. Сколько. Поставки в Россию ожидаются в начале будущего года, поэтому представители импортера отказываются говорить о ценах. Очевидно, что новое поколение будет дороже нынешнего, и вопрос только в том, насколько. В Германии цены выросли в общем-то символически, версии с одинаковым силовым агрегатом предыдущего и нового поколений различаются в цене на несколько сотен евро. Однако если сейчас самый доступный вариант — 1,6 л/102 л. с., то в новом поколении дешевле всех стоит модификация с 1,8 TFSI. У них на родине это означает, что входная планка на А4 поднялась более чем на €5 тыс. В России это будет означать преодоление психологически важной отметки €30 тыс., или 1 000 000 рублей. Ну что же, это престижный брэнд. Или Audi просто расширяет место в гамме для седана на платформе А3?

**Mazda CX-7**

Что. Первый кроссовер марки — это обязывает. Поэтому в CX-7 Mazda собрала все лучшее. Стиль купе с выразительными крыльями и мощным воздухозаборником (консерваторы называют это фальшрадиаторной решеткой) определенно очень уместен даже для автомобиля, готового к покорению проселочных дорог. В общем, идеальный коктейль для того метода использования полноприводных автомобилей, который принят в наиболее платежеспособной части РФ. Налет гламурности не исключает заботы о практических моментах — двери прикрывают пороги так, чтобы на них не скапливалась грязь, а задние сиденья складываются одним движением руки. Правда, тяга к практичности заметна в подборе материалов для отделки интерьера, и это не очень радует на автомобиле с такой ценой. Остается убеждать себя в том, что как для внедорожника, так и для спортивной модели некоторая примитивность интерьера вполне органична.

Как. Двигатель серии MPS — лучший силовой агрегат, который ныне производит Mazda. За исключением роторно-поршневого мотора для RX-8, конечно. В 2,3-литровом двигателе CX-7 собрано все, что может повысить отдачу двигателя: непосредственный впрыск, турбонадув, промежуточный охладитель и т. д. Для нас мотор адаптирован к использованию 95-го бензина, так что мощность чуть меньше, чем в Европе. Другие отличия от европейской версии — автоматическая трансмиссия и иные настройки подвески. Прогрулка по российским дорогам показала, что CX-7 действительно сочетает ожидаемый от кроссовера уровень комфорта с приличной управляемостью. Несколько обидно из-за «автомата» и сниженной мощности двигателя терять в максимальной скорости, но, как и на всех автомобилях, спидометр врет (или, если хотите, льстит), так что при желании есть возможность продемонстрировать пассажирам пересечение стрелкой заветной отметки 200. Сколько. Вариантов всего два: Touring за 1 141 000 рублей и Sport за 1 239 000. Различия можно было бы считать чисто декоративными, но помимо хромированных ручек, кожи и тонированных стекол Sport получил ксенон, регулировку поясничной опоры для водителя и аудиосистему с CD-чейнджером и акустикой Bose. Последняя вполне в состоянии произвести впечатление на людей без музыкального образования. Начинаясь даже понимать, почему обычные CD пользуются спросом в эпоху MP3. Люк в крыше за 26 тыс. рублей также можно заказать только для Sport.

**Nissan Qashqai**

Что. Безусловный хит! Сроки ожидания некоторых версий достигают года. Что же

делало эту модель достойной занесения в учебник по маркетингу? Очень хочется написать красивую фразу типа «первый кроссовер Nissan», но это будет не совсем правда. Nissan давно озабочился вопросом полного привода, так что давно предлагает очень обширный спектр моделей разной степени проходимости. В данном случае полный привод, довольно скромный дорожный просвет (200 мм) и практичная пластиковая отделка нижней части, скорее всего, будут полезнее после очередного неожиданного выпадения снега зимой, чем при покорении трассы ралли-рейда. Дизайн, как говорится, небесспорный, зато сочетает в себе очень полезные характеристики. Это не слишком авангардно, но достаточно необычно. В потоке не теряется, но и не отпугивает покупателей, предпочтительнее умеренности. Интерьер, если бы не относительно высокая посадка, мало отличался бы от салона какого-нибудь хэтчбека сопоставимой цены. И даже модные штучки типа камеры заднего вида не очень-то выделяют Qashqai на фоне «одноклассников». Похоже, причина успеха как раз в этом. Все есть, ничего лишнего — золотая середина, оптимальный выбор.

Как. И все-таки они позаботились о проходимости. Система полного привода All-Mode 4 x 4 попроще, чем на новом X-Trail, но позволяет выбрать между передним приводом, автоматическим подключением заднего и принудительным полным с блокировкой межосевого дифференциала. Если, конечно, вы не выбрали чисто переднеприводную версию и не сэкономили тем самым примерно 30 тыс. рублей. Моторы также отвечают принципу золотой середины: неплохие, но особо выдающимися их не назовешь. 2-литровый (140 л. с.) можно получить как с «механикой», так и с вариатором — Nissan давно занимается бесступенчатыми трансмиссиями, так что и тут без них не обошлось. Правда, настройки вариатора откровенно выдают заботу об экономии и экологии, но если гнаться только за удовольствием от вождения, то можно найти и другие машины. За другие, кстати, деньги. Сколько. Цены также одна из составляющих успеха Qashqai. Аналогичные по возможностям японские модели стоят от «несколько дороже» до «это же премиум-бренд, он не может быть дешевым». Минимальная цена за Qashqai — 584 260 рублей. Это передний привод, 1,6 л/115 л. с., механическая трансмиссия. В самую доступную комплектацию XE (она же Visia) входят кондиционер, ABS, шесть подушек, подогрев сидений и даже аудиосистема с Bluetooth. За дополнительные 34 тыс. получается комплектация SE или Acenta — литые диски, двухзонный климат-контроль, датчик дождя вполне достойны этой суммы. Версия SE+ отличается отделкой салона, но это не так уж дорого — примерно 5 тыс. рублей сверху. Верхние позиции в прайс-листе занимает комплектация LE (Tekna): ESP, кожаный салон, парктроник, CD-чейнджер. Ее версия с «плюсом» получает еще и цветной дисплей, камеру заднего вида и аудиосистему с чейнджером и чтением MP3. Самая дорогая версия с 2,0 л/140 л. с. и вариатором в LE+ обойдется в 913 070 рублей.

**Volkswagen Tiguan**

Что. Его нам обещали как «маленький Touareg» — и обещание сдержали. Конечно, внешне Tiguan выглядит не так, потому что меньше и сделан позже. Но на неподготовленного зрителя, который различает автомобили только по цвету и форме дверных ручек, может произвести совершенно такое же впечатление. Это не первый автомобиль, который нам предлагают в двух нишевых версиях. Но, кажется, впервые различия в оформлении призваны подчеркнуть не разницу в цене (черное, крашеное, хромированное), а назначение. Передняя часть Track & Field («Колеса и поле») имеет не просто особое оформление, его пропорции подобраны так, чтобы увеличить угол въезда и тем самым повысить проходимость. Trend & Fun и Sport & Style получили более выраженный спойлер, потому что это модно и спортивно, а они так называются. Не забыли их разделить и по салону — для каждой версии предусмотрены особые передние кресла.

Как. VW показывает путь в ближайшее будущее — Tiguan оснащается только двигателями с наддувом. И если для дизелей это привычный турбо, то бензиновые относятся к семейству TSI — оснащены и турбонадувом, и компрессором. Каждый из них работает именно в те моменты, когда он наиболее эффективен. За счет этого удается добиться характеристик, близких к идеалу. Например, максимум крутящего момента у них прямо как у дизелей — в диапазоне от 1750 до 4000 об/мин. К тому же помогает экономить на топливах: 150 л. с. можно снимать с мотора объемом всего 1,4 л 2-литровый на VW выдает 170 или даже 200 л. с.

В Track & Field предусмотрена целая куча разнообразных систем, облегчающих преодоление реального бездорожья. Контролем спуска сейчас уже трудно кого-то удивить, но вот смена режима наддува для подъема крутящего момента «в низах» — это как раз следствие навороченности двигателей. Тут уже блекнут даже меняющиеся на внедорожный режим программы электронной блокировки дифференциалов и ABS. Среди опций особенно впечатляет Park Assist. Эта система уже не показывает водителю оптимальный и оптимальный траекторию, она просто сама ставит колеса на нужный угол, так что водителю остается только нажимать акселератор и тормоз.

**Opel Astra sedan**

Что. Наконец-то измученные хэтчбеками российские потребители имеют еще одну возможность за цену класса С получить еще один седан немецкой марки. На фоне развития самых разнообразных кредитных программ с деньгами, достаточно для покупки Logan, уже можно позволить себе что-нибудь побольше и, прямо скажем, попрестижнее. Astra создана явно с учетом этой концепции, это не просто хэтчбек с багажником. Удлиненная база позволила увеличить размеры салона, что добавляет не только комфорта, но и престижа. Багажник тоже добавляет престижа, ведь по объему (490 л) он почти не уступает не только Logan, но и «нашему» всему Mercedes-Benz S-Klasse. При этом форма седана получилась достаточно выразительная и даже где-то стремительная. Интерьер Astra sedan сохранил родство с обычной Astra, что скорее плюс, чем минус. Хотя маленький монохромный центральный дисплей, который ставит едва ли не на все комплектации, выглядит в такой шикарной панели довольно скромно. Как. Для седана была взята платформа универсала Astra Sagavan с удлиненной по сравнению с хэтчбеком базой. Те, кто когда-нибудь ездил на заднем сиденье Astra больше 20 минут, если не аргументированно, то просто эмоционально объяснят, что 2614 мм — это совсем немного. Поэтому когда их место занимает 2703 мм — это гораздо лучше. Вот 4,6 м длины в Москве гораздо хуже. Но тут можно утешиться тем, что на каком-нибудь А8 с его 5 м парковаться было бы еще сложнее.

Полузависимая задняя подвеска при всей простоте ее схемы обеспечивает отличную устойчивость, и Astra остается одной из лучших моделей класса С по ощущениям от управления. С мотором 1,6 л/115 л. с. в качестве «автомата» ставит роботизированную трансмиссию Easytronic. При всех ее достоинствах она требует привыкания, но это можно потерпеть за право отвыкнуть от педали сцепления. Впрочем, для такой крупной машины лучше все же выбрать 140-сильный 1,8 л. Его автоматизированная версия получила старую добрую гидромеханическую трансмиссию. Это не модно, но вполне приемлемо. Сколько. По сравнению с пятидверной Astra четырехдверная дороже на 15 тыс. руб-

лей — довольно скромная плата за простор на заднем сиденье. Покупателям седана придется смириться с узким выбором двигателей и трансмиссий. При этом самая простая комплектация Essentia доступна исключительно с 1,6 л и «механикой» — такое впечатление, что просто нужно было создать версию ценой менее 500 тыс. рублей, пусть и всего на 3 тыс. Тем не менее у нее есть кондиционер и четыре подушки безопасности. Следующая по уровню оснащения версия Enjoy (от 528 тыс.) получает климат-контроль и аудиосистему с MP3, а топовая Cosmo (плюс 24 тыс. к цене Enjoy) может похвастаться литыми 16-дюймовыми колесами и большим дисплеем в центре панели. Как обычно, за довольно очевидные вещи у немецкой марки нужно платить. Разделение на части заднее сиденье и кнопки управления аудиосистемой на руле обойдутся в 6250 рублей. А зимний пакет, состоящий из подогреваемых передних кресел, омывателя фар и подвода воздуха к ногам задних пассажиров — 10 тыс. рублей.

**Citroen C-Crosser**

Что. Без внедорожника в наше время жить можно, но вот поддерживать приличные показатели продаж без кроссовера могут только очень специфические компании типа Lamborghini, Ferrari или, скажем, Aston

Martin. Citroen понравилось на фоне старнующего европейского рынка сохранять стабильное положение. Так что когда для этого понадобился кроссовер, то его просто купили. Ну, или обменяли на что-то там, это как раз неважно. По соглашению с группой PSA полноприводный автомобиль для Citroen и Peugeot будет делать Mitsubishi на основе своего Outlander (в России — Outlander XL). В Европе, где еще силен потребительский патриотизм, такая трансформация пройдет на ура. Хорошая машина, но родной марки и с характерным дизайном — неплохое решение в мире, где повальная унификация всех достала. Фирменные силовое шасси капота отлично состыковались с практически неизменным основным объемом кузова, а новый руль, то есть, простите, эмблема на руле, превосходно вписывается в стиль интерьера.

Как. Полноприводные Citroen существовали и раньше, но опыт создания легкового автомобиля повышенной проходимости у «Двойных шевронов» ограничен Citroen 2CV 4 x 4, у которого вопрос привода задних колес решен установкой еще одного силового агрегата в багажник. Во-первых, никаких карданов и дифференциалов. Во-вторых, запас мощности увеличился вдвое. Повторить это решение на современных автомобилях затруднительно,

кроссоверы покупают в том числе и за их универсальный кузов. Ну а переделывать Outlander в общем-то ни к чему. Единственное изменение для Европы — появление французского дизеля 2,2 л/156 л. с., но нас оно не очень коснется: как известно, дизели мы любим еще меньше, чем хэтчбеки и универсалы. Поэтому в России C-Crosser будет продаваться с бензиновым двигателем Outlander. Причем если во Франции нет «автомата», то у нас он определенно должен появиться. Сколько. Во Франции он стоит €34 250. Появление машины на российском рынке запланировано на зиму 2008 года. Официальные цены будут примерно тогда же. Общая политика Citroen обычно достаточно гуманная, и цены на многие модели примерно соответствуют французским, а то и ниже. Однако поскольку в данном случае машине придется конкурировать со своими единоколлежниками Mitsubishi Outlander XL и только что дебютировавшим в Санкт-Петербурге Peugeot 4007, предсказать методику ценообразования довольно сложно. Во Франции Outlander в аналогичной комплектации примерно на €2 тыс. дешевле Citroen. Если в России ситуация будет аналогичной, первый кроссовер от «Двойных шевронов» должен будет стоить примерно 900 тыс. рублей.

## Теперь – с Расширенной гарантией

На Севере, в стране, где человек живет во власти сил природы, рождаются безопасные зимние шины Nokian Hakkapeliitta. Наслаждайтесь их совершенством – теперь с Расширенной гарантией. Это бесплатный ремонт или замена при случайном повреждении шины.

**Шины Nokian. От знатоков севера.**

Подробности по телефону: 8-800-200-88-50

www.nokiantyres.ru

## АВТО

## Актеры внутреннего стораниа

## КИНО

Он ей говорит: «Я еду домой, чтобы сжечь все, что я тебе подарил!» А она ему в ответ: «Я тебя опережу!» Если бы эти слова герои Питта и Джоли говорили друг другу в лицо, в ход сразу пошли бы восточные единоборства и пистолеты. Но они были разведены сценаристом по разным автомобилям, а потому сожжение собственного дома мистером и миссис Смит все же произошло не сразу. А минут через пять.

Автомобиль в сегодняшнем кинематографе зачастую является лишь местом действия. В каких именно машинах герои едут и посредством хэнд-фри говорят друг другу гадости, не так уж и важно. Это в романтических 60-х можно было с упоением снимать новенький Ford Mustang наравне с Ануком Эме и Жан-Луи Трентиньяном. Сегодня бы все корили режиссера за продажность и упрекали в чрезмерном цитировании американской марки в кадре.

С другой стороны, автомобиль — самый простой способ показать, что перед нами за героя. Посади героя за руль — и о нем многое станет известно. Едет на ржавом драндулете — неудачник. Паркуется по звуку — значит, еще и француз. Выпадает из-за руля — видно, любит выпить. Но какой марки будет этот автомобиль, по большому счету значения не имеет. Разве что продакт-плейсмент концентрирует наше внимание на определенной модели. На чем там удирает от погони супружеская чета Смит? На Dodge Stratus. Минивэн для домохозяйки с удобной конструкцией боковых дверей, как нам объяснили в перерывах между стрельбой и выяснением отношений.

В российском кинематографе такой откровенный рекламный подтекст встречается, но

редко. Хотя никто и не скрывает, что зачастую марка автомобиля, который вы видите в кадре, не столько добавляет что-то к образу героя, сколько добавляет денег в съемочный бюджет. Российские представительства автомобильных компаний еженедельно получают предложения от кинематографистов, и на некоторые из них даются положительные ответы. Как нам подтвердили в московском представительстве Mercedes-Benz, продукция этой марки была задействована в киноленте «Бой с тенью-2: Реванш» не просто так, а по обоюдному согласию. Опять же не просто так автомобили марки Audi можно увидеть в премьерах этой осени «20 сигарет» и «Беглянки». Наконец, представители компании BMW Russland Trading устали повторять, что компания не предоставляла автомобили для съемок фильма «Бумер» и его сиквела, поскольку не считает целесообразным поддерживать образы, культивируемые в картинах, так как это противоречит образу и идеологии BMW. Хотя партнером «Бумера» фильм второй стал дилерский центр «Борис-Хоф».

Но оплата присутствия в кадре автомобиля той или иной марки не слишком-то корытливо даже требовательного зрителя. Потому что марка эта



«Казино „Рояль“»



«Бумер. Фильм второй»

чаще всего престижная, а модель не то что новая, а порой и вовсе предсерийная. То, что в «Казино „Рояль“» Бонд сел за руль Ford Mondeo, удивило многих. Но ведь это самое начало бондианы и не только дослужился до повышения. Вчерашний агент с одним нулем не мог себе позволить ничего роскошного. Поэтому свой Aston Martin DBS ему пришлось выигрывать в казино.

Вообще, мотив автомобильной «халивы» становится сегодня весьма популярным. Брюс Уиллис в четвертой части «Крепкого орешка» автомобиль меняет часто, но самую крупную тачку, BMW пятой серии,

ни много ни мало угоняет вместе со спасенным им от шальных пуль хакером. И им совсем не стыдно — это ведь на время и по важному делу. Другая примета сегодняшнего экшн-муви — стремительная смена машин. На чем именно ездят современные герои боевика, не важно — главное, чтобы транспортные средства менялись как можно чаще, а брошенные на обочине сюжета автомобили эффектно гнили бы под хруст полкрана.

В отечественном кино такой расточительности не наблюдается. Можно говорить скорее о дикой мешанине марок, каждая из которых еще и бросает-



«Код апокалипсиса»



«Дневной дозор» ФОТО ИТАР-ТАСС

ся в глаза своей дороговизной. Если, например, в «Код апокалипсиса» перестать концентрировать все внимание на Анастасии Заворотнюк — только и успевай считать автомобили, задействованные в кадре. Внедорожники Chevrolet, старенький Mini, новенькие Range Rover и BMW X5 и так далее. А самый главный подлец, герой Венсана Переса, естественно, едет на Ferrari с открытым верхом.

Суперкар — это своего рода талисман героя, который богат и не в ладах с законом. Вот хоть Саша Белья. Открытый конец сериала «Бригада» дал ему возможность появиться в одном

из эпизодов первой полнометражной картины Алексея Сидорова «Бой с тенью». Он перекинулся парой слов с боксером Артемом Колчиным и взял у него автограф — через опущенное стекло своего Ferrari. Надеюсь, именно из-за внимания к мелочам машина была черного цвета. Таким людям если и можно шиковать, то максимально неприметно.

Приятно, кстати, что русские кинематографисты все чаще не пренебрегают, казалось бы, пустяками. В фильме «Лянец», например, олигарх Клименко едет не на каком-нибудь там Lexus, а привычно усаживается на заднее сиденье Maybach,



«Доказательство смерти» ФОТО АРР

максимально соответствующего его социальному статусу. А ведь еще года четыре назад кинотеатры были поскромнее. Четверо парней из фильма «Бумер» показали нам все изъяны нашего общества на фоне старенькой «семерки», которая так артистично разрядила свой аккумулятор в заснеженном лесу, что сердце защемило от грусти. А вот из «икс-пятюго» хорошего артиста не вышло, и выглядит он на экране как-то неорганично. Куда более убедительно смотрится «классная» Mazda и ее хозяйка ведьма Алиса из «Дневного дозора». Хотя, говорят, мало кто заметил, что это именно Mazda, не говоря уже о

том — что именно RX8, но красная спортивная машина импульсивной сторонницы темных сил запомнилась всем.

Но ведь автомобиль в фильме вовсе не зает, чтобы мы высматривали в кадре шпильки на его багажнике. По большому счету его предназначение в кино весьма утилитарно. В нем удобно прятать трупы, инсценировать собственную смерть и убежать от полиции. Ну и еще, конечно, он может быть орудием убийства.

«Видишь ли, сынок, просто на свете есть плохие парни, которые хотят сделать людям зло, и хорошие, которые должны их остановить». Такие или похожие фразы можно было услышать в вестернах, столь популярных в прошлом веке. Сегодня это звучит наивно. Мы знаем, что мир состоит из полутонов, а «злые парни» вовсе не обязательно ездят на «злых тачках». С этим согласен даже Тарантино. Внимательно посмотрите «Доказательство смерти»? В заключительной дуэли отважные девушки Зои, Ким и Абернати на Dodge преследуют маньяка каскадера Майка, который опять же на Dodge. У них Challenger, у него — Charger. Что в лоб, что по лбу. Разве нам не все равно? Анна Климиник

## Правила сидения

## ребенок в машине

Автомобилистам с детьми мало выучить правила дорожного движения. Они также должны знать правила детского дорожного сидения. Ведь несмотря на то что автомобильное кресло для малыша относится к числу опций, его установка в семейной машине является делом обязательным и к тому же строго регламентированным.

## Защита проблемной зоны

Дети начинают ездить на автомобиле еще до своего появления на свет. Машина — это уютно, отказываться от которого беременной женщине нет необходимости. Ей надо лишь уберечь от ударов живот, что может иметь нежелательные последствия, в частности спровоцировать отслоение плаценты. Поэтому, когда будущая мама пристегивается (что ей обязательно нужно делать), поясная часть ремня безопасности должна проходить не по животу, а располагаться на бедрах как можно ниже под животом. Обеспечить такое положение можно и без специальных приспособлений, но для большего удобства и спокойствия стоит использовать устройство регулировки положения ремня. Его изобрела норвежская компания HTS. Be Safe Gravid корректирует давление нижней части трехточечного ремня (как на водительском, так и на пассажирском месте), обеспечивая безопасность и будущему ребенку, и маме. Хотя, например, специалисты Volvo рекомендуют все же воздержаться от управления автомобилем на последних сроках беременности — лучше стать на это время пассажиром. Ведь в случае аварии рулевое колесо и подушка безопасности могут нанести еще не родившемуся малышу серьезную травму.

## Подушки не игрушки

Дети и фронтальная подушка безопасности несовместимы. Хотя общего правила на этот счет нет, на лобовом стекле автомобиля, оборудованного такой подушкой, можно найти предупреждение, что если вы решили на переднее пассажир-



Maxi-Cosi CabrioFix

Для детей весом до 13 кг

Защита от боковых ударов, регулировка глубины кресла, удобные крючки для удержания ремня безопасности. Может использоваться с базой EasyFix и EasyBase, подходит для системы для путешествия 3 в 1

ское сиденье установить автокресло, крепящееся лицом против хода движения (группа 0+), подушку необходимо отключить. А в руководстве пользователя советуют любое кресло устанавливать на заднем сиденье — это безопаснее.

Корректнее, конечно, называть автокресло детским удерживающим устройством. Так оно именуется не только в российских правилах дорожного движения, но и в текстах стандартов и правил других стран. Это в разговорной речи оно автокресло, а на самом деле это именно устройство удержания ребенка на месте в момент аварии, то, что не даст ему удариться о переднее сиденье, торпедо или вылететь из автомобиля, разбив лобовое стекло. Правда, в наших ПДД упоминаются еще и «иные устройства». По многократному признанию представителя ГИБДД в прессе, иным устройством может быть что угодно — подушка, свернутое одеяло или стопка книг. А оговорка эта в правилах появилась потому, что в «отдаленных сельских районах» у водителей нет средств на покупку автокресла.

Как сказал нам Михаил Петров, директор розничной сети Bebe Confort, простая подушка не может заменить даже бустер (группа III) — сиденье без спинки, использующееся для детей в возрасте от шести лет. Его назначение — правильно расположить ремень безопасности, нижняя часть которого за счет



Bebe Confort Creatis Fix

Для детей весом до 13 кг

Защита от боковых ударов, угол посадки, подголовники и длина ремней регулируются подвесными вкладками. Может использоваться с базой Creatis-base, одним щелчком устанавливается на шасси (система Muidulo Clip)

специальных направляющих смещается из опасной области сиденья вниз, к более «прочному» табу. А диагональная часть не пролетает по шею благодаря фиксатору, оттягивающему ремень к груди. Замена же кресла обычной подушкой, по мнению Михаила Петрова, в буквальном смысле убийственный самоубийца.

## Краш-тесты истории

В Москве минимальная цена автокресла составляет 2500 руб. для группы 0+ и 3500 руб. для совместной группы I/II/III. Речь идет о так называемых бюджетных креслах, которые не стоит считать низкокачественным товаром. Продукция, продаваемая в России, соответствует европейскому стандарту ECE 44/03 (российский ГОСТ 44-41 — его аналог) или новой его редакции 44/04, вступающей в силу в Европе в 2009 году. Однако требования ECE 44/03 по безопасности минимальны: кресла тестируют на лобовой удар на скорости 50 км/ч, на удар сзади — 30 км/ч, тесты же на боковой удар не предусмотрены вовсе.

Более дорогие (от 6000 руб.) автокресла рассчитаны на бо-



Kiddy Infinity Pro

Для детей весом от 9 до 18 кг

Защита от боковых ударов, регулировка высоты спинки, положение для сна, использование гипоаллергенного материала Isofix Comb, в комплект входит столик безопасности и шасси (система Muidulo Clip)

лее высокие нагрузки, имеют усиленную боковую защиту. Простой пример. Немецкая компания GVB выпускает автокресла под двумя марками — Kiddy (фактически премиум-сегмент) и Nest (экономсегмент). Как пояснил нам Михаил Нодь, генеральный директор компании «Кидсейф» — импортера GVB в России, у бюджетных кресел Nest минимум регулировок, упрощенная конструкция, в них используются более дешевые ткани для обивки и пластик каркаса, поэтому они имеют минимальный запас прочности. Автокресла чешского происхождения, объяснил Михаил Нодь, более дорогие имеют больше защитных слоев. Дешевый бронезилов защитит от ножа и пистолетного пули, а дорогой — еще и от пули автоматной.

Выявить разницу в запасе прочности могут лишь независимые краш-тесты. Самую большую их подборку в интернете мы нашли на сайте Информационного центра безопасности «Автотести.ру». По словам Романа Рубановича, руководителя центра, не стоит ограничиваться рассмотрением результатов одного теста — лучше



BeSafe Izi Comfort

Для детей весом от 9 до 18 кг

Защита от боковых ударов, высокая спинка часообразной формы, регулируется по высоте (11 положений), спинка регулируется по высоте (11 положений), фиксация кресла ремнем безопасности в тоннах, расположенных в верхней части спинки и передней части сиденья

сравнить их и в ситуациях тестирования других организаций, среди которых OAMTC (Австрия), Which? (Великобритания), ANWB (Нидерланды) Stiftung Warentest и ADAC (обе из Германии). Разница в итоговых оценках во многом зависит от параметров проведения самого теста — скорости, типов ударов, типов манекенов и т. п. Например, в этом году немецкий клуб ADAC изменил свою методику тестирования. И хотя изменения незначительны: более тщательно стали оценивать ускорение головы при фронтальном ударе, начали использовать усовершенствованные манекены, поменяли кузов автомобиля, в котором закрепляют кресла для динамических испытаний — оценки сразу изменились. Независимые тесты, резюмирует Роман Рубанович, стимулируют производителей к тому, чтобы совершенствовать свою продукцию, а власти — к введению более жестких стандартов безопасности.

## Хорошо сидим

Результаты краш-тестов — важный, но не единственный критерий выбора. В первую очередь стоит подобрать группу автокресла, исходя не столько из возраста, сколько из веса ребенка (см. таблицу). Помимо кресел, которые соответствуют только одной возрастной группе, есть модели, подходящие для двух, а то и трех групп, то есть предназначенные для бо-



Romer Kid Plus 06

Для детей весом от 15 до 36 кг

Защита от боковых ударов, подголовник с глубокими боковыми подушками регулируется по высоте (11 положений), спинка регулируется в соответствии с углом наклона сиденья автомобиля, наклонное положение для сна

лее длительного использования. Широко распространены кресла группы II/III (от 3 до 12 лет), а также кресла-трансформеры группы I/II/III (от 1 года до 12 лет), родоначальником которых стала модель Recaro Start, в отличие от других представителей этой группы имеющая уникальную конструкцию из трубчатого каркаса. Из более редких сочетаний можно назвать модели, совмещающие в себе группы 0/0+I (Aprica EuroTum), 0+I (Ailebebe Kurutto, от модели для детей от рождения до четырех лет), 0+I/II (от рождения до семи лет, Ailebebe Zutto), I/II (от года до семи лет, Autoplay Beat).

Стоит заранее продумать, как вам будет удобно крепить кресло в автомобиле. Если в машине есть точки крепления Isofix, этим не стоит пренебрегать. Isofix не является системой безопасности — это лишь способ крепления, исключающий неправильную установку кресла (согласно европейской статистике, больше половины родителей неправильно крепят кресло трехточечным ремнем).

Isofix выдерживает нагрузку лишь до 18 кг, поэтому используется для групп 0+ и I. Кронштейны крепления Isofix могут быть в креслах совместной группы II-III (Romer Kidfix, Jane Indy Plus Team, Recaro Monza Seatfix), но лишь как вспомогательные, и пристегивание в них ребенка трехточечным ремнем обязательно. Еще несколько лет назад кресла Isofix были все-



Concord Lift Evo PT

Для детей весом от 15 до 36 кг

Защита от боковых ударов, настройка глубины подголовника, регулировка высоты подголовника и протекторов для плеч (семь положений), наклонное положение для сна, встраиваемая ручка для переноски

ма громоздкими — сейчас все больше компаний выпускают отдельно базу Isofix с дополнительным упором в пол, на которую при помощи защелок крепится кресло. Это очень удобно и более мобильно.

Крепление штатным трехточечным ремнем подходит для всех типов кресел и автомобилей. Но может возникнуть проблема с длиной ремня: иногда ее не хватает, например, в отечественных автомобилях при закреплении кресла группы 0+.

Поэтому прежде, чем купить ту или иную модель, стоит «применить» ее к своему автомобилю. В креслах групп 0, 0+ и I дети всегда крепятся внутренними ремешками (исключение — Recaro Start, группа I/II/III, в котором ребенку уже с года крепится штатным автомобильным ремнем). Внутренние ремни могут быть как трех-, так и пятиточечными. Чтобы при ударе они не оставляли синяков, надо выбирать широкие лямки с мягкими накладками в области плеч ребенка, а также в точке крепления ремня.

Польская фирма Ramatti сейчас проводит тесты кресла группы I Venus Plus Isofix с принципиально новым способом крепления ремнями, которые скрепляются на груди, зацепляясь за крючки на корпусе кресла и соединяются уже в точке, расположенной в нижней части сиденья. Это, по мнению поляков, исключает повреждение в паховой зоне.



Recaro Start

Для детей весом от 9 до 36 кг

Защита от боковых ударов, регулировка высоты и ширины спинки кресла, а также длины подушки сиденья, наклонное положение для сна в одно движение, для фиксации ребенка весом до 18 кг можно использовать столик безопасности

Принципиально другое крепление, чем внутренние ремни, для кресла группы I предлагает Kiddy — это столик безопасности. По словам Беттины Вюрст, совладелицы компании, выпускающей кресла этой марки, при аварии самая уязвимая часть тела ребенка — шея. Поэтому при использовании традиционных пятиточечных ремней существует большой риск повреждения шейных позвонков ребенка. Освободив плечи, столик дает им возможность при ударе двигаться вперед вместе с головой ребенка. Основная нагрузка перемещается с шеи малыша на его более «крепкую» грудь, которая опирается о мягкий столик.

Однако важна не только безопасность, но и комфорт. Стоит выбирать кресло с регулируемыми для сна. К сожалению, подножка для ног (актуальная для детей старше трех лет) есть пока лишь у двух моделей, Sybex Solution и Recaro Start. У последнего есть и встраиваемые в подголовник наушники. Малыша стоит привести с собой в магазин, примериться, насколько удобно его пристегивать. Например, модель Bebe Confort Axis, группа I, специально для этого оснащена поворотным механизмом, как и многие модели японских кресел. Ведь если ребенку в автокресле некомфортно, начнутся капризы, и тут не то что безопасность — сама поездка окажется под угрозой. Анна Климиник

## авто

## Обсудим по дороге

## ИННОВАЦИИ

Электроника и прочие системы управления автомобилем сейчас умеют общаться с водителем. В современных моделях они еще и взаимодействуют друг с другом. Сбор информации о дорожной обстановке по-прежнему остается делом человека. В ближайшем будущем ему начнет в этом помогать не только его машина, но и все автомобильное сообщество. Причем некоторые решения машины будут принимать самостоятельно, без участия человека.

Общение и принятие решений без участия человека уже реальность. Самолеты гражданской авиации оснащаются транспондерами — приборами системы предотвращения столкновений TCAS (Traffic Collision Avoidance System). Несколько раз в секунду самолет опрашивает всех в определенном радиусе и создает трехмерную схему расположения соседних самолетов. На основании данных о них система прогнозирует дальнейшие траектории. Если возникает опасность столкновения в воздухе, транспондеры договариваются между собой о наиболее эффективном его предотвращении. Они решают, например, что один само-

лет должен снизиться, а другой подняться, и каждый из транспондеров сообщает о необходимых действиях своему экипажу синтезированным голосом и словами на дисплее. Рекомендации TCAS обязательны к исполнению экипажем. Авиакомпаниям вынуждены были пойти на оснащение самолетов таким оборудованием: небо над Европой и Америкой в часы пик заполнено до предела. Перевозчик несет ответственность перед пассажирами, да и страховые компании предпочитают собирать премии, а не делать выплаты. Не исключено, что лет через десять обязательным условием страхования автомобиля будет



Система V2V — универсальное средство от ДТП

оснащение их подобной системой. Прототипы их уже существуют.

Разработка General Motors называется V2V — Vehicle to vehicle. Аналогичная европейская программа получила несколько иное название, хотя и с тем же смыслом Car2Car. В некоммерческом консорциуме по разработке

стандартов для системы принимают участие практически все автопроизводители Европы и несколько компаний — производителей электроники. Аналогичную разработку под названием ASV-3 еще в 2005 году показала Honda. Как ясно из названия, это было третье поколение Advanced Safety Vehicle.

## О чем говорят

Принцип действия примерно такой же, как у TCAS: автомобили постоянно общаются друг с другом, «рассказывая» о своих координатах и скорости. Также они передают и сообщения об экстренных ситуациях, например о включении аварийной сигнализации или системы экстренного торможения. Информация о скорости и местоположении позволяет предельно точно, что и TCAS на самолетах, — «договариваться» о действиях в экстремальной ситуации. Скажем, из закрытого поворота на вашу полосу неожиданно выезжает другой автомобиль. Обнаружив потенциальную возможность столкновения, электронные блоки выбирают ту машину, которая может остановиться раньше, и при этом не создаст препятствий второй. После этого электроника выбранного автомобиля снижает ее скорость, одновременно предупреждая обоих водителей. General Motors предлагает, например, ставить в сиденья вибраторы вроде тех, которые использует Citroen в своей системе предупреждения о сходе с полосы. Но с V2V вибраторы стоят с трех сторон: передний предупреждает о необходимости тормозить.

При разработке приходится учитывать массу обстоятельств. Хорст Вилкер из Университета прикладных наук Саарланда, который занимается этим про-

ектом, объясняет причину ограничения нижнего порога скорости срабатывания — целых 50 км/ч: «Если система будет работать слишком часто, это будет раздражать водителя. А его спокойствие и уверенность тоже фактор безопасности. Кроме того, на невысокой скорости с ситуацией справится даже водитель начальной квалификации». Система предусматривает несколько ситуаций, о которых нужно предупредить водителя. Например, просто стоящий на обочине автомобиль иногда не замечают, поэтому, выявив передачу от него, она включает предупредительный сигнал. Особым передатчиками должны быть оснащены автомобили аварийных служб, ведь часто им не уступают дорогу просто потому, что звуковые сигналы плохо слышны. Система также может предупреждать о нахождении другого автомобиля в «мертвой» зоне — хотя аналогичные сигнализации уже есть на некоторых моделях Volvo и Audi, они работают независимо. Здесь же такая возможность — своеобразный бонус, который практически ничего не стоит.

Связь с другими агрегатами автомобиля поможет выдавать предупреждения другим о различных ситуациях. Скажем, неожиданное срабатывание АБС, противобуксовочной системы или ESP означает разлитое масло или просто занос на дороге, и через V2V другие ав-

томобили и их водители узнают об этом. А аварийной сигнализацией водителя традиционно предупреждают друг друга о пробке или серьезном препятствии — теперь такое сообщение смогут принять не только те, кто это видит.

Эта система не требует никакой инфраструктуры, кроме автомобилей. Алгоритмы ее работы предусматривают передачу «чужих» сообщений. То есть информацию о заторе подхватывает и запоминает встречный автомобиль и затем «раздает» ее по пути всем, кто едет в сторону пробки: «На такой-то широте и долготе все встало!» Для этого хватит довольно скромного передатчика с радиусом действия 100 метров.

## Обычное дело

Технически модуль V2V состоит из вполне известных элементов. Это приемник навигационной системы GPS, блок приемника-передатчика стандарта IEEE 802.11, который мы знаем также под названиями WLAN и Wi-Fi, а также разнообразные сигнализаторы устройства. Суммарная стоимость их при массовом использовании вряд ли превысит 100–150 у. е. Лучшие все еще изобретены в автомобиль уже на этапе изготовления: тогда их можно совместить с обычными устройствами сигнализации, например выво-

дить сообщения на многофункциональный дисплей. Но для старых моделей разработаны компактные модули, монтируемые на руль или панель приборов. Ведь чем больше в этой системе участников, тем она эффективнее.

Сейчас главная задача — унификация стандартов связи (в Европе, США и Японии некоторые диапазоны закрыты, причем в каждом регионе — разные) и «языка» общения машин. Еще одна задача разработчиков — утряска с государственными органами. Полиция едва ли не каждой страны очень не против заменить приемниками V2V свои радары. Ведь тогда автомобили будут сами «стучать» на себя при превышении скорости или парковке в неположенном месте. «Вряд ли кто-то по своей воле купит для себя шпиона», — говорит господин Вилкер. — Поэтому мы, конечно, категорически отвергли такую возможность на самом первом этапе». Интересно, смогут ли наши законодатели избежать сложностей прописанных в законе запрет на использование информации от такой системы в качестве доказательства нарушения? Может быть, и да. Куда интереснее будет послушать дискуссии о распределении «приоритетных» модулей, ведь они ничем не менее почетны, чем мигалки. Жаль, их не так хорошо видно.

Валерий Чусов

## Средства трассовой информации

## Электроника

Ровно 85 лет назад, в начале ноября 1922 года, на автосалоне в лондонском выставочном зале Olympia состоялась дебютная презентация первого автомобиля, оснащенного радиоприемником. Можно считать это первым применением в автомобиле электронных систем. С тех пор размеры, вес и цена существенно уменьшились, а вот возможности и области использования расширились. И ныне автомобиль без электронных устройств просто невозможен.

Первый автомобильный радиоприемник марки Magnosphone был слишком велик, чтобы уместиться на панели приборов Daimler модели Light 3, и поэтому его устанавливали сзади. С приемником автомобиль дорожал примерно на четверть, что предопределило довольно скромный спрос на новинку. В том же 1922 году приемник появился и на американском автомобиле — Джордж Фрост, председатель Радиоклуба средней школы Лэйн в Чикаго, сам поставил приемник в свой Ford T. Так что за английской фирмой осталось первенство в предложении радио именно как опции к автомобилю. Впрочем, американцы взяли за дело достаточно активно, и уже в 1927 году появились специально разработанные для автомобильного применения приемники Transipone. Стоимость их была уже сравнительно скромной: без лампы приемник стоил \$49,5, что в нынешних ценах эквивалентно примерно \$1 тыс. В то время в США существовало несколько сотен производителей радиоприемников, но конкуренция именно на автомобильном рынке была не слишком интенсивной. Решить вопросы с подходящим электропитанием, надежностью и помехами от электрооборудования автомобиля было довольно распространено в аудиосистемах тех лет (Radiola, Victrola). Приемник от производителя батарей и блоков питания Galvin Manufacturing появился в 1929 году. Отдельно он стоил \$110 — больше среднего недельного заработка в стране в то время. Установка требовала работы двух специалистов в течение двух дней и доводила стоимость удовольствия управлять автомобилем под звуки музыки до \$150 — примерно четверть цены модели среднего класса.

Вот один из самых, пожалуй, удачных примеров совмещения в одном устройстве функции коммуникатора и GPS-навигации. Выпускает Glofish X500+ тайваньская компания E-TEN Information Systems. Аппарат невелик, имеет малую толщину, отличается современным экраном повышенной четкости и работает под управлением новой операционной системы Windows Mobile 6 Pro-

фессионально-развлекательных систем жестким диском. Через упомянутый выше USB можно перекачать на них музыку с плеера или любого носителя информации, — в том числе с ноутбука или КПК. А если система оснащена дисплеем, равно так же можно поступить и с фильмами. Новый Cadillac CTS, например, оснащен жестким диском емкостью 40 Гб. Средний фильм занимает примерно 1 Гб, а звукозаписи занимают всего лишь несколько мегабайт. Так что такого диска хватит, чтобы держать на нем отличную коллекцию музыки и аудиокниг. Есть только одно исключение: хотя в системе Cadillac CTS и можно подключить iPod, файлы в формате для этого культового плеера система записать не сможет. Это ограничение введено по специальному договору с Apple. Зато меню iPod будет видно на дисплее и управлять им будет можно с помощью того же экрана (он сенсорный), а также клавиш и рукояток кадиллаковской аудиосистемы.

Преимущество цифровых записей уже привели к появлению цифрового радио. В Амери-

ке с 2001 года доступны радиопередачи спутниковых каналов в цифровой кодировке, а число абонентов составляет примерно 15 млн. Благодаря своему формату цифровые программы не только предлагают отсутствие помех, но и требуют абонентской платы. Зато «цифра» позволяет передавать тип программ и множество дополнительной информации, можно подобрать точно то, что вам сейчас хочется послушать — в число 200 каналов входит, например, «станции», передающие только музыку определенного десятилетия. В этом году состоялось радостное для них событие: два конкурента — XM и Sirius Satellite radio — сливаются. Теперь, например, выбирать автомобиль можно более свободно. До этого, например, Ford всегда оснащался приемником радио Sirius, а General Motors и Toyota работали исключительно с XM.

## Экран

Первые упоминания об экспериментальных телевизорах в автомобиле появились в 1941 году — буквально через несколько недель после начала общедоступного телевидения в США. Но до массового использо-

вания они шли гораздо дольше. И не только потому, что они были дороги, но и по вопросам безопасности: водителю все-таки нужно смотреть на дорогу. Расширение функций самых разнообразных информационных и развлекательных систем привело к тому, что экраны стали появляться сначала в дорогих моделях, а потом и в машинах среднего класса. Многофункциональный дисплей и органы управления с переменным назначением позволяют избавиться от множества кнопок, предназначенных для управления каждой отдельной системой. Например, в BMW седьмой серии регулируются даже распределение температур между спинкой и подушкой сиденья при включении подогрева. Для настольного детализированного управления не хватало бы всей поверхности панели приборов, да и на дверях вряд ли осталось бы место. Кроме того, дисплей позволяет практически произвольно оформлять индикацию того или иного режима. И если первые многофункциональные интерфейсы выглядели довольно скромно, то теперь и изображения на экране становятся областью приложения сил дизай-

нера. Цветной мультфильм, показывающий работу системы полного привода в Land Rover, или реалистичное изображение автомобиля на Mercedes-Benz помогают быстрее понять логику компьютера, да и просто красиво выглядят. Следующим шагом неизбежно станет возможность менять оформление дисплея — так же, как сейчас мы можем скачивать или даже рисовать сами (кто хочет и умеет) скриншоты различных программ на компьютере.

Сам факт наличия дисплея означает, что в машине можно показывать телепрограммы. Теледиск сегодня стал обычной принадлежностью автомобилей высшего класса. Правда, из соображений безопасности изображение с экрана, видимого водителем, автоматически пропадает при достижении определенной скорости или в начале движения.

Цифровое телевидение также может работать и в автомобилях. В Москве пару лет назад начала работать компания ЦТВ. Однако ее услуги стоили довольно дорого: \$4 тыс. за комплект оборудования с установкой и \$200 абонентская плата в месяц. На данный момент ее

сайт находится на реконструкции. Что неудивительно: системы с дисплеями и телетюнером давно уже предлагаются различными фирмами по цене в разы ниже. Возможно, новый виток развития этого бизнеса предстоит с переходом на цифровое вещание со всеми присущими ему возможностями. Для автомобиля, у которого главной проблемой становится качество приема (из-за размеров и размещения антенн), помехоустойчивость «цифры» может сыграть решающую роль.

Вопрос безопасности вполне решаем: в наше время уже существуют технологии, которые позволяют выводить на один и тот же экран разные изображения для водителя и пассажира. То есть с правого кресла можно смотреть фильм, проигрываемый на DVD или с жесткого диска, а с левого в это время будет видна карта навигационной системы.

Помощь Электроника на борту, как известно, уже давно хватает. Электронные системы управления впрыском и зажиганием слились в единую систему управления двигателем, которая при необходимости работает совместно с кремниевыми «мозгами» трансмиссии или «продушивает» мотор, если противобуксовочная система жалует на проскальзывание ведущих колес. Системы безопасности — наиболее яркий пример синергетического эффекта. Если сначала появились отдельные антиблокировочная система тормозов и противобуксовочная система, то электронной системы динамической стабилизации на самом деле просто не существует! Это не система, а всего лишь программа, в чем часто признаются первыми примененные ее Mercedes-Benz и Audi. У них ESP расширяется именно как «электронная программа стабилизации», просто в Штутгарте использовали сокращение немецких, а в Ингольштадте — английских слов. У системы стабилизации нет собственных исполнительных органов: притормаживать то или иное колесо и контролировать обороты двигателя уже умеют другие системы. Фактически АБС, ПБС вошли в состав системы стабилизации.

Эффект дополнительной выгоды от объединения можно наблюдать и на развлекательных информационных системах. Вот популярнее уже и в России навигационные системы. В Германии и других европейских странах данные о пробках уже давно передаются не только в виде рассказов очевидцев, сопровождаемых рекламой. Сигналы TMS приходят в такой форме, которую «понимает» навига-

ционная система. И она сама прокладывает путь в обход пробки. Телефон в автомобиле многие сегодня считают архаикой. Действительно, когда-то сотовые телефоны были скорее автомобильными, чем мобильными. Сегодня же обычным делом становится автоматическое подключение через беспроводную связь Bluetooth. Однако автомобиль не зря оснащают собственным телефоном. Уже лет десять как в некоторых престижных моделях появились кнопки SOS, при нажатии которых машина сама связывается с оператором экстренной службы. То же происходило и в случае срабатывания подушек безопасности, ведь если они надуться, то машина опрокинется или с кем-то столкнется. В некоторых сетях при этом автоматически определяется положение абонента (по сигналам базовых станций), которые его принимают, а если машина имеет навигатор, то он просто передает нужные координаты. Тогда соединение автоматом идет на ближайший центр помощи, который в зависимости от ситуации направляет нужных специалистов — полицию, технологов или врачей.

Уже сегодня автомобили оснащаются разнообразными системами самодиагностики начиная от перегоревших ламп и сдвинувших шин. В принципе нет никаких проблем для настольных систем управления автомобилем таким образом, чтобы они сами связывались с ближайшим сервисным центром и сообщали о своих проблемах, а потом проверяли счет в банке на предмет достаточности средств для оплаты ремонта. Возможно, некоторые системы будут даже на всякий случай предупреждать водителя.

Информация Нет сомнений, что очень скоро в автомобилях появится интернет. Собственно, он уже есть: дорожные BMW и Mercedes-Benz теоретически могут входить во Всемирную паутину через фирменные порталы. Вопрос только в средствах связи: спутниковые каналы слишком дороги, а сотовые сети слабоваты. Видимо, придется дожидаться развития ориентированных как раз на передачу информации UMTS и WiMax.

При этом придется серьезно решать вопрос с безопасностью: вирус на рабочем компьютере может привести к потере информации. В автомобиле десктоп электронных систем, связанных между собой. И многие из них осуществляют критически важные функции. Вирус может привести не просто к их отказу, а к неправильной работе.

Валерий Чусов

## КАРМАН НЕ ТЯНЕТ

Если в автомобиле невозможно или нецелесообразно заказывать многофункциональную мультимедийную систему с GPS, имеет смысл рассмотреть к мобильным навигационным решениям.

## Pioneer AVIC-S2



Основные достоинства этой GPS-прибора — простая и быстрая установка на ветровое стекло, хороший картографический охват, обширная база «точек интереса», несколько режимов работы (автомобиль, мотоцикл, велосипед, пешеход) и исчерпывающая комплектация. AVIC-S2 поставляется с flash-памятью, на которую записана информация о 24,5 тыс. объектов, а также карты Москвы с пригородами, Санкт-Петербурга и основных трасс европейской части России. Аппарат оборудован аккумулятором, имеет русифицированное меню. Помимо навигационных функций может воспроизводить музыку в MP3 или служить беспроводным Bluetooth-спикерфоном (голос, как и подкаски системы навигации, воспроизводится громко и четко). Сенсорный дисплей невелик (3,5 дюйма, 320x240), зато отличается высокой яркостью и имеет антибликовое покрытие.

## Glofish X500+

Вот один из самых, пожалуй, удачных примеров совмещения в одном устройстве функции коммуникатора и GPS-навигации. Выпускает Glofish X500+ тайваньская компания E-TEN Information Systems. Аппарат невелик, имеет малую толщину, отличается современным экраном повышенной четкости и работает под управлением новой операционной системы Windows Mobile 6 Pro-



фессионально. Благодаря разрешению 480x640 точек 3,5-дюймовый дисплей Glofish X500+ отображает всю визуальную или картографическую информацию гораздо детальнее и в большем объеме. А поскольку этот коммуникатор изначально разрабатывался для работы с Windows Mobile 6, он получил расширенную поддержку офисных программ Mobile Office (Pocket Word, Pocket Excel, Pocket Power Point) и улучшенные возможности для работы с календарем и электронной почтой.

## Garmin Nuvi 710 и Nuvi 200 Wide



Новые GPS-устройства Garmin для автомобилистов отличаются более широким экраном и имеют развитый набор функций. При этом они весьма компактны (навигаторы с дисплеем 4,3 дюйма) и недороги. Модель Nuvi 710 способна записывать маршрут в виде трека и оптимизировать его исходя из различных условий. Аппарат имеет модуль Bluetooth, MP3-плеер и беспроводное подключение к аудиосистеме автомобиля. А модель Nuvi 200 Wide наделена удобной функцией «объезд», которая позволит найти выход из автомобильного затора. GPS-навигаторы Garmin традиционно сильны и по части картографического обеспечения. Предустановленный софт НАВИКОМ покрывает 28 областей и 200 крупных населенных пунктов России. Имеется адресный поиск.

## HTC TУТН II

В этом месяце также должна поступить в продажу интересная новинка от компании HTC. Коммуникатор TУТН II работает под управлением новой Win-



dows Mobile 6 Professional, а само устройство примечательно эргономичной конструкцией: под поворотным дисплеем скрыта полная qwerty-клавиатура. Миниатюрное подобие ноутбука, разумеется, выполняет функции современного мобильного телефона и поддерживает все основные технологии беспроводного высокоскоростного обмена данными (3G/HSDPA, GSM/GPRS/EDGE, WiFi и Bluetooth 2.0). Новинка способна работать с документами Microsoft Office и с электронной почтой, поддерживает синхронизацию контактов. Вдобавок TУТН II наделен модулем GPS с навигационным программным обеспечением TomTom.

## Сервис «Карты Google»

Даже если под рукой нет GPS-навигатора, это еще не повод чувствовать себя потерянными в незнакомом месте. В качестве персонального Сусанина теперь может выступить любой мобильный телефон, поддерживающий Java-приложения. Абонент «Билайна», например, достаточно набрать 06500, чтобы получить SMS со ссылкой на программу для работы с гугловским картографическим поисковиком. Загружаете ее, включаете и видите на экране телефона адаптированную карту Google. Можете разглядывать карты местности и спутниковые изображения объектов, находить нужные адреса и подбирать маршруты проезда. У этой технологии есть только два недостатка. Во-первых, нужно знать хотя бы какие-то визуальные или топонимические ориентиры на местности. Во-вторых, работа с картами заметно увеличивает оплачиваемый трафик.

## АВТО

## Гонки по виртуали

## Игры

Здесь все как в реальном мире автогонок — скорость плюс риск приравниваются к удовольствию. Здесь надо обладать немалым мастерством и разбираться в технике. Единственный недостаток виртуальности: здешним чемпионам не платят таких же гонораров за выступления, как настоящим. Зато и покалечиться невозможно. О том, во что следует играть сейчас, чтобы в будущем стать суперкибергонщиком, рассказывает **Руслан Тарасов**.

## У разбитого корыта

Игры серии Need For Speed, издаваемые компанией Electronic Arts, никогда не претендовали на роль сложных реалистичных гоночных симуляторов. Это, выражаясь геймерским языком, типичные аркады. Управление сводится к своевременному вдавливанию пары кнопок на клавиатуре. Нужна быстрая реакция. Особых пилотских навыков не требуется. Незначительные ошибки управления сглаживаются искусственным интеллектом.

Но даже из такого примитивного гоночного действия можно извлечь уроки скоростного вождения, а при доводке автомобиля узнать многое о законных в нем возможностях. Поэтому, как бы снисходительно ни смотрели на Need For Speed геймеры-хардкорщики, именно эта игра (и еще несколько качественных гоночных аркад — например, серии Grand Turismo для PlayStation) открывает дверь в киберспорт для начинающих симрейсеров.

В следующем месяце компания «Софт Клаб» выпустит официальное издание на русском языке очередной серии NFS — Pro Street. В игре собраны самые дорогие машины со всего мира, имеется масса возможностей для тюнинга и отделки автомобилей. Сама игра, как и пять предыдущих выпусков, имитирует нелегальные уличные гонки. Вы полностью погружаетесь в эту субкультуру. Адреналин впрыскивается в кровь не только от скорости, но также от стычек с виртуальными авторитетами, от зрелищности происходящего. Но в первую очередь это все же гонки. И вам, чтобы добиться успеха, придется опередить всех самых опасных и стремительных соперников. А на финальных этапах это не так и просто, как кажется поначалу.

Хорошая новость: в игру возвращается модель повреждений, которая так оживляла когда-то легендарную Need For Speed Porsche Unleashed. Только в Pro Street тачку получится расколотить вообще вдребезги. Разработчики гордятся тем, что у машины может помяться и отвалиться буквально все. Так что фанатам NFS придется переучиваться на осторожный стиль езды. Если повреждения машины и не окажут влияния на исход гонки, все равно придется чинить виртуальный автомобиль, растрачивая добытые в уличных боях деньги — к счастью, тоже виртуальные.



NEED FOR SPEED PRO STREET

Системные требования — высокие.

Руль и педали — не обязательно.

Гоночные навыки — начальные.

## Буварь

Описывать в подробностях этот автосимулятор смысла нет. Игра GTR2 была выпущена в 2006 году и любима всеми, кто гонками увлекся всерьез. Как и ее предшественник GTR, она стала хрестоматийной гонолкой для симрейсеров — как для одиночек, так и для онлайнеров (игра имеет продвинутый интерфейс для сетевых соревнований, а в интернете постоянно дей-

ствуют сотни, если не тысячи, серверов, где можно погонять с другими пилотами).

В основу GTR2 положен один из наиболее передовых физических движков (аналогичная модель поведения автомобиля применяется в Race и многих других гонках, созданных командой SimBin Development). Из названия игры понятно, что она имитирует целое семейство чемпионатов класса GT, включая 24-часовые гонки и некие локальные туринговые серии. В ней имеется более 20 отличных оцифрованных реальных автодромов, а также почти полторы сотни гоночных автомобилей. К плюсам можно отнести современную графику, реалистичный звук, грамотный выполненный перевод на русский язык. Даже если вы все еще сторонник протестных аркад и считаете, что для управления виртуальным болидом достаточно трех пальцев, вам все равно стоит купить и опробовать GTR2. В конце концов, должен же быть хотя бы один серьезный симулятор на вашем винчестере?

Есть и более веский довод для покупки. В GTR2 имеется продвинутая школа водительского мастерства. Полный курс обучения займет от пары дней, если выберете уровень сложности для новичка, до нескольких месяцев, если хотите выступать на высшем уровне и досконально изучить все трассы. И главное, опыт, полученный в школе, наверняка пригодится в жизни. Например, упражнения в условиях дождя, где требуется обогнать инструктора, не допуская контакта, воспитывают у геймера адекватные реакции, которые пригодятся при управлении настоящим автомобилем на скользкой дороге.



GTR2

Системные требования — средние.

Руль и педали — обязательно.

Гоночные навыки — любительские.

## Один за всех

Первоклассный гоночный автосимулятор можно получить и бесплатно. Для этого следует зайти на официальный сайт компании BMW, внимательно ознакомиться с содержимым странички, посвященной M3 Coupe, и отыскать ссылку на загрузку 350-мегабайтного файла с интригующим названием M3 Challenge. После установки программы на компьютере вы поймете, что только что стали обладателем очень красочной и реалистичной автоигры.

Пусть M3 Challenge создавалась исключительно для промоутерских целей, в ней есть всего одна трасса (Нюрбургринг) и всего один автомобиль (BMW M3 Coupe), но это несколько не умаляет достоинств симулятора. Виртуальная копия автодрома сделана с небывалой дотошностью: кроме самого трека здесь тщательно воссоздана вся окружающая инфраструктура, система освещения и даже время суток (гоняться можно хоть ночью). На высшем уровне детализации смоделированы и озвучены 420-сильные болиды BMW. Особенно пле-

чатляет вид из кабины: трехмерный салон прорисован и освещен так реалистично, что создается полная иллюзия управления настоящим автомобилем.

Начните с простого — с изучения конфигурации гоночного кольца на автомобиле с «автоматом», с включенным трекшн-контролем, ABS и системой стабилизации. Даже в таком варианте провести машину по всем виражам Нюрбургринга непросто. Затем, когда сможете ездить без вылетов, поупражняйтесь на машине с отключенной вспомогательной электроникой в ручном режиме управления коробкой передач. Предупреждаем, будет чертовски трудно. Но настоящий прилив адреналина вы испытаете в многопользовательском режиме, когда погоняетесь через интернет с реальными соперниками — людьми, которые, как и вы, наткнулись на сайте BMW на M3 Challenge, скачали его ради праздного любопытства, а затем с головой ушли в тонки.

Как симулятор M3 Challenge очень хорош, что и неудивительно: создан он программистами 10Tacle Studio и имеет тот же движок, что и GTR2. Вдобавок и побороться есть за что: для самых преданных геймеров BMW приготовил ценные призы. Подробности найдите на сайте [www.m3-challenge.com](http://www.m3-challenge.com).



M3 CHALLENGE

Системные требования — повышенные.

Руль и педали — рекомендуется.

Гоночные навыки — любительские.

## Суперлицензия

Это уже второе издание официального лицензированного FIA симулятора гонок мирового чемпионата в классе Touring Car (WTCC). Первое вышло год назад и в деталях имитировало все этапы сезона 2006 года. С ним геймеры получили возможность соревноваться на виртуальных BMW, SEAT, Chevrolet и других автомобилях, характеристики которых в точности повторяли гоночные снаряды 37 гонщиков настоящего чемпионата.

Кому-то может показаться, что езда на машинах, для которых оригиналом служили болиды с двухлитровым мотором мощностью «всего» 260–275 л. с., — занятие простое и однообразное. Но на самом деле игра предъявляет очень высокие требования к пилотским навыкам игрока. Без обстоятельной подготовки вы не сможете проехать и одного круга по гоночному треку — непременно улетите к барьерам. Зато когда уровень вашего мастерства достигнет таких высот, что вы сможете грамотно настроить автомобиль, вести его в любую погоду и показывать результаты, близкие к рекордам настоящих гонщиков, то Race станет для вас самой захватывающей игрой. Он очень правдоподобен. Здесь все выглядит на удивление натурально — вид из кокапита, радиообмен с боксами, повреждения автомобиля, поведение соперников на трассе.

В прежнем Race в качестве приятного дополнения выступал чемпионат Mini Challenge и гонки на исторических машинах. Игровое продолжение WTCC образца 2007 года также наделено не только туринговыми машинками. Здесь автомобилей свыше 300! Они представлены в девяти классах: GT, Formula BMW, Formula 3, Radical... В игре появился и новый вид из шлема. Сделана более жизненной анимация водителей. Число трасс увеличено до 32. Нет сомнений — детище SimBin Development Team заинтересует самую профессиональную часть геймерской аудитории. Игра наделена развитым интерфейсом и позволяет проводить в онлайн-режиме грандиозные сетевые гонки.



RACE 07: ЧЕМПИОНАТ WTCC

Системные требования — повышенные.

Руль и педали — обязательно.

Гоночные навыки — профессиональные.

## Большая формула

Дистрибутив симулятора rFactor можно скачать с сайта игры или получить бесплатно в комплекте с рулем Logitech G25 Racing. На первый взгляд — ничего особенного. Игра, занимающая в архиве всего 700 мегабайт, выглядит по меньшей мере странно: всего несколько трасс, какие-то автомобили непонятного происхождения, полное отсутствие игрового сюжета. Зато этот симулятор, созданный командой разработчиков Image Space (той самой, которая когда-то сделала серию игр F1 Challenge), имеет необычайно точный и универсальный физический движок поведения гоночного автомобиля. На этом ядре можно моделировать самые разные автоспортивные соревнования — все зависит от установленных на rFactor оболочек (или, как принято их называть в симрейсерском комьюнити, модов).

Хотите поездить на Ferrari Шумахера? Находите и скачиваете с портала [www.rfactorcentral.net](http://www.rfactorcentral.net), к примеру, CTPDP F1 2005 — отличный мод формульных соревнований.

После его инсталляции в вашем виртуальном автохозяйстве появятся все необходимые для проведения Королевских гонок. Характеристики каждого болида будут уникальны, а их внешний вид будет точно соответствовать реальным автомобилям сезона 2005 года. McLagen, к примеру, самый быстрый, но ненадежный. В Renault есть только шесть передач, зато он стабилен в управлении. С того же ресурса можно закачать сотни существующих в реальности трасс и гоночных болидов других автоспортивных серий, в том числе и экзотических — например, для дрифта (популярных в Японии гонок с заносами) или соревнований на грунтовых кольцах. Полная свобода выбора! Этим, наверное, и объясняется растущая популярность rFactor. Ради таких возможностей не жалко перечислить €35 с кредитной карты для активации полной версии игры. Кстати, уже доступна и русифицированная версия игры. Подробности — на [www.autosim.ru](http://www.autosim.ru).



RFACOR

Системные требования — средние.

Руль и педали — обязательно.

Гоночные навыки — профессиональные.

## Нереально быстро

Это вторая (и последняя) типично аркадная игра в нашем обзоре. Сюда мы ее включили только потому, что она, как и Need For Speed, затягивает новичков в игровой процесс с головой. Но если Pro Street предлагает играть по неписаным правилам уличных гонок, то в Sega Rally действие переносится в тропики, пустыню или даже Арктику, а гоняться придется на уже отточенных виртуальных болидах различных эпох. Интерфейс игры устроен настолько просто, что в нем разберется даже трехлетний ребенок. «Настройте» машинку сводится к выбору из двух вариантов — автомобиль с большей проходимостью или с большей скоростью.

Модель повреждения отсутствует — бодайтесь с соперниками сколько угодно. Но не злоупотребляйте, потому что каждый контакт с ограждением трассы набросит на итоговый результат пару секунд. В управлении болид крайне прост, занос всего лишь имитируется — игроку только и остается давить на три кнопки и ни о чем больше не думать. В редких случаях приходится задействовать четвертую кнопку — торможения. Машина останавливается как вкопанная.

Игру можно долго критиковать за абсолютно нереальное поведение машин. Зато разработчики Sega Rally смогли добиться выдающейся выразительности в передаче скорости движения. Окружающий мир мелькает на компьютерном мониторе так, что картинка перестает казаться плоской — игроку кажется, что он сам летит куда-то вперед и не в силах остановиться. Вдобавок игра отличается поразительно красивыми ландшафтами и наделена сногшибательными эффектами. Аркады, подобные Sega Rally, часто называют «игрой на три дня». В самом деле, пройти ее несложно. Но эти три дня станут самыми яркими и бессонными в жизни геймера.



SEGA RALLY

Системные требования — высокие.

Руль и педали — не обязательно.

Гоночные навыки — начальные.

## Каким он парнем был

Dirt — игра очень разносторонняя и незаурядная. Передовая графика, отличный баланс между симуляцией и аркадностью, захватывающий режим карьеры. Выйдя в печать, она тут же стала бестселлером, несмотря на жесткие системные требования...

После гибели Колина Макрея компания Codemasters отменила рекламную кампанию игры. Знаменитый раллист сотрудничал с программистами на протяжении более десяти лет. Очень жаль, что это сотрудничество так трагически оборвалось.



COLIN McRAE DIRT

Системные требования — очень высокие.

Руль и педали — рекомендуется.

Гоночные навыки — любительские.

## Трудно быть Богом

Полная противоположность Sega Rally. Принцип «жи и ни о чем не думай» здесь однозначно приведет к аварии и сообщению «Вы не можете продолжать гонку». В процессе обучения это еще не так обидно. Но когда на кону стоит чемпионат, прохождение которого потребовало нечеловеческого нервного напряжения, усилий и времени, геймер готов разбить от досады собственный компьютер. Накал страстей небывалый. Точность симуляции выше всяких похвал. Чтобы не терять понапрасну нервные клетки, начинать всерьез гоняться в Richard Burns Rally стоит только после прохождения всех занятий в игровом режиме обучения. Ричард Бернс научит правильно набирать, поддерживать и сбрасывать скорость, проходить повороты несколькими методами (с ручником, со сбросом газа, с торможением левой ногой), поделится кое-какими секретами настройки раллийной машины. Но тонкости дела должны постигнуть сами. И стратегия подготовки маши-

ны к каждому этапу дается не каждому — это тонкая и сложная наука. Несмотря на то что Richard Burns Rally в продаже находится давно (это самый древний симулятор в нашем обзоре) и уже не может служить эталоном 3D-графики, игра продолжает пользоваться большим уважением среди любителей раллийных симуляторов. В некоторых компьютерных автогонках после однодневных тренировок игрок доходит до некоторого предела — дальнейшее улучшение результатов зависит разве что от везения. Здесь же совершенствовать свою технику можно бесконечно.



RICHARD BURNS RALLY

Системные требования — средние.

Руль и педали — обязательно.

Гоночные навыки — профессиональные.

## Забить козла

Российские программисты тоже сумели отличиться на ниве автомобильных симуляторов. Причем их детище получилось без преувеличения уникальным: оно моделирует поведение автомобиля не на дороге, а на полном бездорожье.

Первая оффроад-гонолка, сделанная командой Avalon Style Entertainment, вышла в прошлом году под названием «Полный привод: УАЗ 4x4» и, образно выражаясь, сразу взяла козла за рога: игрушка получилась зрелищной, масштабной, азартной и при этом достаточно сложной, чтобы надолго увлечь геймеров. Весной 2007 года было сделано дополнение «Уральский призыв». Виртуальность пополнилась новыми «уазиками», был добавлен новый регион, новый вид соревнований, лебедки и прочие тонерские железки, был улучшен вид из кабины. Но главное — разработчикам удалось исправить кое-какие огрехи в поведении и управляемости машины. Во всяком случае, более техничного и реалистичного симулятора езды по бездорожью пока не существует. Но он вот-вот появится. Его делает все та же Avalon Style Entertainment, а издателем собирается компания 1C. На базе прежнего «уазика-парка» уже практически готова новая игра, которая выйдет под названием «Полный привод 2: Hummer». Потренировавшись на «козликах», наши программисты переориентировались на продукцию американского автопрома: в игре будет представлен весь современный модельный ряд внедорожников, кроссоверов и пикапов GM, в том числе Hummer, Cadillac, Chevrolet, Saab и GMC. Гонки покинут пределы России. Теперь можно покуролесить в штате Невада и Мичиган в США, в Египте или в Исландии. Плюс второго издания «Полного привода» видится и в том, что на трассе наконец-то можно будет погонять с противниками. А применение гоночного движка Techland нового поколения обещает сделать Hummer игрой с максимально правдоподобной графикой и «физикой».



ПОЛНЫЙ ПРИВОД 2: HUMMER

Системные требования — средние.

Руль и педали — рекомендуется.

Гоночные навыки — любительские.

Реклама

Лицензия С № 113777 ОССН РО

2008

Март 2 Воскресенье  
March Sunday

Март/March

Пн	3	10	17	24	31
Вт	4	11	18	25	
Ср	5	12	19	26	
Чт	6	13	20	27	
Пт	7	14	21	28	
Сб	1	8	15	22	29
Вс	2	9	16	23	30

МЫ ЗАЩИЩАЕМ  
ВАШИ ПЛАНЫ,  
ЧТОБЫ ВЫ  
СТРОИЛИ НОВЫЕ



СТАНДАРТ РЕЗЕРВ  
страховое общество

Страхование настоящего  
ради будущего

[www.st-rez.ru](http://www.st-rez.ru)  
(495) 788-11-22

Страховое ЗАО "Стандарт-Резерв"