

СОЛЬ ЗЕМЛИ

Салон «Хёндай-Солярис» пропылился, кажется навсегда, у «Лады-Приора» не очень хорошо включалась третья передача, а для ремонта «Фольксвагена-Поло» пришлось обращаться на сервис. Только «Рено-Сандеро» выдержал дальний маршрут на юг почти без потерь. Машины мучил **Сергей Воскресенский** с помощью **Дениса Арутюняна, Александра Крапивина, Павла Леонова** и **Валерия Жаринова**. Фотолетопись **Александра Кульнева**.

Когда на полпути к цели у «Поло» вдруг забарахлил кондиционер, все немного приуныли. Шутка ли, экстремальные температуры только начались! Перспектива оказаться на «инвалиде» в самой жаркой и пыльной части маршрута радовала мало. Все как-то потянулись к вдруг ставшей уютной «Приоре», радующей не только вполне работоспособным кондеем, но и отменными сквозняками. То, что зимой навевало уныние, летом оказалось незаменимым подспорьем в организации микроклимата.

На фоне этих мыслей «Сандеро» да и хэтчбек «Солярис» поначалу держались в тени. Не в прямом смысле, конечно. Первый только радовал практичным балансом сил и возможностей, а к «Хёндай» все настороженно приглядывались, в первую очередь оценивая его измененные подвески. При этом климатик «корейца» принимался на ура, поскольку он вполне справлялся со своими обязанностями.

Первые тепловой и пылевой удары мы получили под Саратовом. Хороший город. Даже починка «Поло» в изнывающем от зноя и отсутствия

клиентов центре «Элвис Моторс» прошла как-то буднично. Пара часов ожидания, и механики сообщили: причина отказа – избыток хладагента в системе! Ее перезаполнили по гарантии. «Поло» ожил и задул ледяным ветерком – в продуваемый степными ветрами и пугающий нештучными сорока двумя градусами поселок Эльтон мы прибыли во всеоружии. Испытания только начинались...

ЗАЧЕТ ПО ГРАДУСАМ

С раннего утра термометры в автомобилях. Темная отделка интерьеров,

схожие цветовые оттенки – часам к десяти-одиннадцати салоны «Соляриса», «Сандеро» и «Поло» нагреты до «зачетных» 50 °С. А вот белая как соль «Приора» капризничает почти на час дольше, никак не желая выходить за границы 45 °С. Что при этом происходит на улице, и вовсе понять трудно. С одной стороны, пасмурно и ветер валит с ног, поднимая тучи пыли, с другой – опрострашенно забытый кем-то под открытым небом градусник тут же зашкаливает за все отметки.

Вот и первый лидер – «Рено-Сандеро», к которому тут же приклеивается прозвище «холодок». Его

кондиционер наиболее эффективно справляется с жарой. На стоянке он лихо охлаждает пространство вокруг водителя и заднего правого пассажира. Что же, отчасти такой результат можно было предсказать еще зимой, когда выяснилось, что большая часть разогретого воздуха направляется на стекло и к головам.

Следом – «Поло». Еще в дороге мы почувствовали его удивительную способность к правильному перемещению воздушных потоков. Стоило кондиционеру «выйти на режим», как создавалось ощущение мягкой прохлады, льющейся отовсюду. Первые

измерения подтвердили: в эффективности охлаждения салона «Поло» лишь немного уступил «Сандеро», зато превзошел его в равномерности.

У климатической установки «Хёндай-Солярис» наилучшая производительность обнаружилась в движении. Возможно, это влияние режима *Auto*, допускающего большую скорость работы вентилятора. Напомню, при замерах у обычной системы кондиционирования мы ставим вентилятор во второе положение. В данном случае пришлось пойти на компромисс, выбрав для «Соляриса» наиболее жизненный вариант *Auto* в движении



☛ Соль до самого горизонта. Когда-то отсюда ее везли по всей России.

и минимально возможную температуру *Low* в паре с максимальной скоростью потока при охлаждении на стоянке.

Но даже хороший климатик не в силах бороться с потоками пыли, рвущейся в салон. Сначала шок, недоумение, попытки найти несправность. Потом констатация факта: пылевого фильтра здесь нет вообще. А зря! По скрипу решеток воздухопроводов и периодическим «затыкам» системы было понятно, что жить климатику без капитальной чистки осталось недолго.

Ну и наконец, «Лада-Приора». Особенность ее кондиционирования мы почувствовали еще в дороге.

НОМИНАЦИЯ «СПАЛЬНЯ»



Выбрать машину для ночлега не такое простое дело, как может показаться. Денис Арутюнян не поленился провести пару ночей в автомобилях.

Для того чтобы откинуть (а потом вернуть на место) спинку переднего сиденья «Приоры», придется долго и нудно крутить соответствующую ручку. И еще дольше разгружать багажник и раскладывать задний диван, чтобы получить почти полноценную кровать. Все это утомляет.

Переходим в «Поло». Одним движением раскладываем кресло – и сладких снов! Вот только откинуть его до конца не получится, как ни старайся. Да и подголовник чуть утоплен относительно спинки, отчего сильно затекает шея. Вдобавок ворочаться во сне

сильно мешает центральный подлокотник: хоть опусти его, хоть подними, а все равно упираешься рукой.

Чуть удобнее в «Сандеро». Спинка тоже раскладывается не до конца, зато лежбище без боковых валиков получается почти плоское. Да и подлокотника нет.

Но еще удобнее «Солярис». Может, потому, что спинка откидывается на больший угол? Впрочем, и тут возникает проблема с подголовником – придется искать некий аналог подушки. В нашем случае ее заменил свернутый спальный мешок.

1. «Хёндай-Солярис».
2. «Рено-Сандеро».
3. «Фольксваген-Поло».
4. «Лада-Приора».

На правах рекламы



☛ Бивуак недалеко от утеса Степана Разина. Тенёк нашли с трудом, зато местные жители порадовали вежливостью, хорошим русским языком и отменным знанием своей истории.

☛ Изучение местной фауны. А какая смородина в соседних кустах!



 **GÜNTEX**[®]
репутация профессионалов.

Новая торговая марка Güntex.

Включает в себя всевозможные шпатлевки, грунты, лаки для авторемонта. В продуктовую линейку входят современные материалы, разрабатываемые ведущими европейскими производителями и выпускаемые под наблюдением компании ASTA, Германия.

Произведено по технологии
и под контролем качества ASTA GmbH

ОАО «РУССКИЕ КРАСКИ»
тел. (4852) 49-29-41/42/43/81
www.guntex-asta.com

УЖЕ В ПРОДАЖЕ!



В российской глубинке не так много дорог, чтобы в них потеряться. Но все же мы взяли с собой поводыря – туристический навигатор «Гармин-Орегон 450». И не пожалели: даже в глухой степи он показывал если не дорогу, то хотя бы верное направление к цели.

Направишь решетки на себя – получишь приятный и стабильный холод. Но перемешиваются потоки, в отличие, скажем, от «Поло», с трудом. Чуть отклонишь воздуховод в сторону, и кажется, что кондиционер ушел в положение «выкл.». Замеры подтвердили наблюдения: все вроде бы работает, но охлаждается салон «Приоры» явно медленнее остальных.

А в целом замечу, что при температурах 38 °С и выше разница между климат-контролем и обычным кондиционером в этом классе авто стирается. И тот и другой работают на пределе возможностей.

ЗАДАТКИ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ

Степь и соль... В зависимости от времени суток они меняют цвета и оттенки, становясь серыми, коричневыми, бирюзовыми, а то и розовыми. Здесь нет асфальта, и временами становится очень неуютно при мысли, что, если автомобиль сломается, ты останешься с пустынными просторами один на один.

На разбитой дороге наступила полная реабилитация «Приоры». Она стала предводителем нашей разномастной компании. Кажется, ей всё нипочем: неглубокие колеи, жесткая трава, перегибы многочисленных балок и овражков. Лишь иногда, наталкиваясь на откровенные буераки, которые по силам только вездеходу, приходится давать задний ход.



НОМИНАЦИЯ «ПРАКТИЧНЫЙ БАГАЖНИК»

Требуется загрузить в багажник показанный на верхнем фото скарб.



1. «Лада-Приора».



2. «Фольксваген-Поло».



3. «Хёндай-Солярис».



4. «Рено-Сандеро».



День второй, купание в пыли только началось. К концу поездки внутри «Соляриса» она будет лежать толстым слоем буквально везде.

Пыль и бесконечные мойки преследовали нас на всем маршруте. А тут еще за водичкой надо спуститься с крутого волжского бережка.

Разморило... Хотя настоящая жара будет впереди.

«Рено-Сандеро» идет вторым. Его мотору иногда не хватает момента на низких оборотах, особенно при включенном кондиционере. Зато подвески без напряжения справляются с колдобинами, дорожный просвет позволяет действовать довольно смело. С небольшими ограничениями, продиктованными передним бампером, степные дороги этой машине по плечу.

Два других автомобиля – неженки. Ехать в таких условиях, конечно, можно, но очень медленно и аккуратно. Не их стихия. На колеях и перегибах начинают страдать бамперы, снизу периодически раздаётся характерное «хрясь». Именно из-за «Соляриса» и «Поло» мы не рискнули на обратном пути рвануть в сторону Волгограда напрямую, мимо полигона Капустин Яр.

На правах рекламы



МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

По возможностям мотора и передаточным числам «Фольксваген» в этих условиях все же удобнее. Подвески у него тоже комфортнее. «Солярису», несмотря на самый мощный мотор, как и «Сандеро», не хватает эластичности. Причем настолько, что иногда в песке или на подъеме начинает подгорать сцепление. Но с точки зрения геометрии «Фольксваген» и «Хёндай» равнозначны.

Так что предлагаю вам самим решить, какой автомобиль третий, а какой четвертый...

ПОД НАГРУЗКОЙ

Дороги то бархатно стелются под колеса, то ошетиняются такими



❖ Кондиционер в «Сандеро» хорош, но нет штатного фильтра. Да и управление им требует привычки. С рециркуляцией и вовсе беда: рычажка практически не видно.



❖ С виду невзрачно, но в данной компании именно в «Поло» управление вентиляцией самое правильное и рациональное. Хотя и эта система иногда умничает, автоматически включая рециркуляцию при нажатии кнопки.



❖ Яркий, притягательный экран, современное управление климатической установкой, да и работает все это хорошо. Как при этом в «Солярисе» забыли про салонный фильтр, ему nepocтижимо!



❖ Несмотря на проигрыш остальным, система кондиционирования «Приоры» порадовала стабильностью и выносливостью. Вот только режим *Auto* здесь явно лишний.

«колючками», что только расчет и удача позволяют избежать неожиданных проблем.

В такие моменты безумно жаль, что по сторонам особо не поглазеешь. После степей и песчаных бурь вокруг бескрайние поля подсолнечника, желто-зеленым ковром покрывающие десятки, а может, и сотни гектаров тамбовской и воронежской земли, – бальзам на истосковавшуюся по зелени душу.

Багажники и так полны туристического и водительского скарба, а мы еще добавили южные сувениры: арбузы, дыньки и прочие овощные. Они-то и увеличили нагрузку почти до полной.

ДАЙ ПЯТЬ!

Незадолго до начала жаркого теста с хэтчбеком «Хёндай-Солярис» познакомился **Юрий Тимкин**. Что же приобрела и что потеряла популярная модель с отказом от отдельного багажника? Фото «Хёндай».



- ❖ Багажный проем шире, чем у седана.
- ❖ Хэтчбек выглядит ярче и динамичнее седана.
- ❖ Сиденья не складываются вровень с полом.



Обзаведясь двухобъемным кузовом, «Солярис» действительно похорошел! Среди бюджетных машин такую симпатяшку еще походи поищи. Не исключено, что многие положат глаз на пятидверку именно из-за эффектной внешности. В сравнении с седаном машина короче на 255 мм (общая длина – 4115 мм), а значит, ее легче

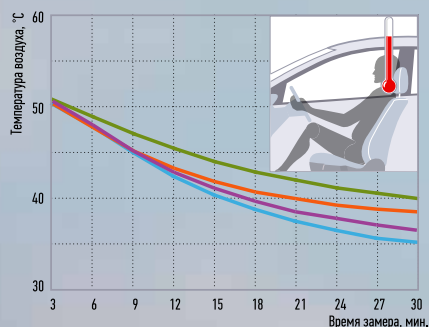
припарковать – в городе это несомненный плюс. Заднее окно такое же узенькое, как у седана, однако благодаря короткому свесу проще контролировать маневр задним ходом. Еще хэтчбек привлекает широким проемом двери багажника. Но объем при разложенных сиденьях стал меньше: вместимость отсека до полки, по заводским данным, 370 л, что

на 85 л меньше, чем у седана. В левой нише я обнаружил два ремня с липучками: удобно закрепить ими, скажем, огнетушитель и аптечку. Сложив спинку дивана (она поделена в соотношении 40:60), объем багажника можно довести до 1345 л. Для модели этого класса весьма достойный показатель. У «Рено-Сандеро», а его называют

главным конкурентом «Солярису», вместимость меньше. Жаль, что ровной площадки при сложенных спинках не получается. Да и небрежная выкройка напольного покрытия немного портит впечатление. Пятидверный кузов выигрывает у седана и по запасу пространства над головой задних пассажиров – высота потолка в этом месте больше

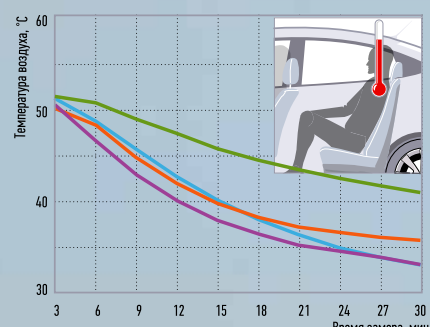
на 22 мм. Передней частью салона машина аналогична базовой модели, хотя про одно новшество все же упомяну: летом для «солярисов» стали предлагать навигацию (она обойдется в 28 000 рублей). Ее можно заказать даже на подержанную машину. Ни у одного из конкурентов (за исключением «Лады-Калины») ничего подобного нет.

Ходовыми качествами хэтчбек мало отличается от седана – здесь обнаруживается точно такая же раскочка кормы на высоких скоростях, вызванная неудачной настройкой задней подвески. Впрочем, этот недостаток обещают скоро побороть: работа по доводке шасси близка к завершению.



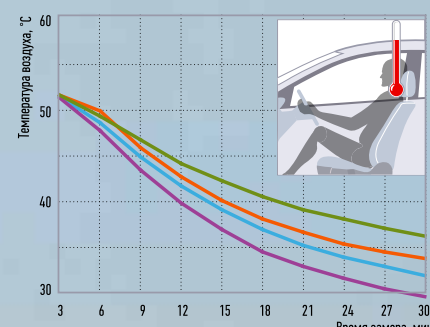
❖ Охлаждение салона – статика. Изменение температуры в зоне головы водителя, рециркуляция включена. Вентилятор: положение *max*.

❖ Охлаждение салона – статика. Изменение температуры в зоне головы заднего правого пассажира, рециркуляция выключена. Вентилятор: положение *max*.



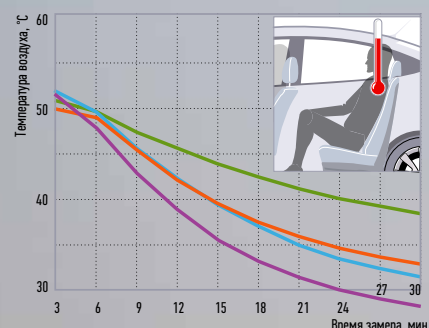
❖ Охлаждение салона – статика. Изменение температуры в зоне головы заднего правого пассажира, рециркуляция включена. Вентилятор: положение *max*.

❖ Охлаждение салона – динамика. Изменение температуры в зоне головы водителя, рециркуляция выключена. «Поло», «Приора», «Сандеро» – вентилятор: среднее положение; «Солярис» – положение *Auto*, 22 °С.

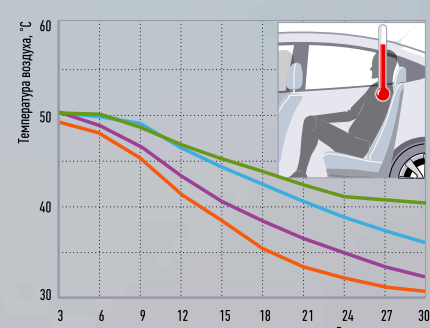
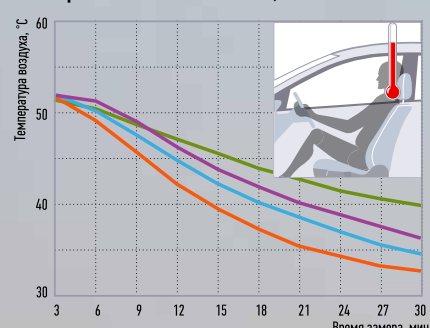


❖ Охлаждение салона – статика. Изменение температуры в зоне головы водителя, рециркуляция выключена. Вентилятор: положение *max*.

❖ Охлаждение салона – динамика. Изменение температуры в зоне головы заднего правого пассажира, рециркуляция выключена. «Поло», «Приора», «Сандеро» – вентилятор: среднее положение; «Солярис» – положение *Auto*, 22 °С.



— Volkswagen Polo
— Hyundai Solaris
— Renault Sandero
— Lada Priora



НОМИНАЦИЯ «САМЫЙ ЭКОНОМНЫЙ»
Честно говоря, ужаснулись, когда подсчитали реальный расход топлива за пробег 3000 км. Насколько же маленькие автомобили иногда прожорливы. А ведь в начале пути маршрутные компьютеры выдавали куда более оптимистичные показатели: на «Приоре» – 6,1, на «Поло» – 6,4 л/100 км. Жара и пыль внесли коррективы...
1. «Лада-Приора» – 7,3 л/100 км.
2. «Фольксваген-Поло» – 8,0 л/100 км.
3. «Рено-Сандеро» – 8,6 л/100 км.
4. «Хёндай-Солярис» – 9,4 л/100 км.

❖ На волжских просторах... Жаль, закупаться вволю не получилось, уж больно круты и неприступны берега.

«Рено-Сандеро» лучший и в этой номинации. Некоторым не очень по душе простенькие сиденья и далеко не во всем удобная эргономика. Однако даже самые ярые скептики признают: невзирая на нагрузку, его подвески без особых проблем справляются с большинством дорожных сюрпризов. Их иногда пробивает, да и потряхивает порой основательно, но чувство защищенности и комфорта всегда с тобой. Добавим сюда бойкий мотор и надежное поведение на дороге – и сразу становится ясно: «Сандеро» и в этом пробеге лидер.

«Лада-Приора» не столь однозначно утвердилась на предсказываемой ей второй позиции. Нашлись те, кто предпочел бы «Поло». И вовсе не из-за того, что его салон более собранный и не такой скрипучий.



На правах рекламы

Основной поставщик шаровых опор для конвейера «АВТОВАЗ» рекомендует:

ШРУСы серии «КОМФОРТ»
Прогресс очевиден

ШРУСы серии «Комфорт» — это новая линейка шарниров с повышенным ресурсом эксплуатации. Благодаря высокому уровню надежности и технологичности срок службы ШРУСов «Комфорт» увеличен на 25% и составляет 150 000 км пробега.

Преимущества ШРУСов «Комфорт»:

- мы создали идеальные условия в наиболее «ответственной» зоне — зоне трения шарнира, значительно продлив тем самым срок службы изделия
- мы применили новую запатентованную конструкцию защитного чехла из превосходного материала, сохраняющего высокие механические свойства даже при сверхнизких температурах
- мы используем уникальную противозадирную смазку «ШРУС-МС», эффективно защищающую металлические элементы от износа и снижающую шум
- мы комплектуем наши ШРУСы хомутами типа «евростандарт»



БЕЛМАГ
современные автотехнологии



☛ Говорят, именно в зной грязь становится наиболее лечебной. Главное – не забыть канистру с пресной водой, а то до ближайшей речки придется бежать несколько километров.

Насколько же может неудобная посадка испортить все впечатление от машины! После нескольких часов за рулем «Приоры» сам себе начинаешь напоминать кавалериста, проскакавшего не одну сотню километров. Здесь уже не спасает то, что у нее даже на фоне иномарок неплохой двигатель и энергоемкие подвески: чем хуже дорога, тем больше ты им благодарен.

Шасси «Поло» слабовато для наших дорог, и это чувствуется даже на пустой машине. Едва на пути появляется волна, начинает

основательно «штормить» – ездовых качивает. Автомобиль явно ориентирован на хорошее покрытие. Вот здесь «Поло» радуется комфортом и управляемостью. Ситуация здорово меняется, когда во вместительном багажнике и салоне появляется груз, а покрытие становится далеким от идеала. В таких условиях «Поло» сразу как-то съезживается, начинает лязгать ограничителями и раскачиваться, как уменьшенный. Приходится тормозить, постоянно уворачиваясь от неровностей, которых «Сандеро» просто

не замечает. Хорошо хоть, управляемость остается надежной!

Теперь о «Хёндай». У него удобный салон, явно лучший, если сравнивать с конкурентами. Опять же отменный двигатель, тормоза, даже поведение на дороге. «Солярис» явно подлечили: хэтчбек с доработанной подвеской (здесь она появилась в экспериментальном порядке, а на серийных машинах ее внедряют с середины августа) совсем не склонен к рысканию и прочим ужимкам, которые мы отметили на седане (ЗР, 2011, № 8). Правда,



☛ Эльтонский зной позволил равномерно прогреть не только наши головы, но салоны автомобилей – аж до 51–52 градусов!

☛ Встроенные градусники работали на удивление слаженно, хотя и оказывали определенное психологическое давление на водителей. С этих позиций экипаж «Сандеро» всегда был на особом положении, ведь в «Рено» термометр не предусмотрен.

с оговоркой: только на ровной как стекло дороге!

Едва груженный «Солярис» оказывается на ухабах российской глубинки, пробой следует за пробоем. Причем как спереди, так и сзади.

Раскачка кузова при этом такова, что временами автомобиль становится непредсказуемым, причем просчитать развитие ситуации, как на «Поло», невозможно. Только что «Хёндай» едва качнулся на небольшой неровности, как вдруг на следующей, которая всего на сантиметр выше, вдруг запрыгал, залазгал буферами.

А еще в таких ситуациях он и вильнуть в сторону не прочь!

Подводя итоги, с «Соляриса» и начнем.

«Хёндай-Солярис»

В нашем пробеге занял последнее место. В первую очередь из-за слабой подготовки к российским условиям. С этим автомобилем явно поторопились. Но если обратить внимание на критику и снабдить семейство «Солярис» по-настоящему энергоёмкими подвесками да предусмотреть защиту салона от пыли (необходимость последней доработки и вовсе очевидна), то автомобиль получится ого-го!

«Лада-Приора»

Экономична и неприхотлива, вместительна для грузов. Однако от эталона, увы, далека, в первую очередь из-за неудобного, трескучего салона с низкокачественной отделкой. Ездовые возможности, за исключением энергоёмкости подвесок, так себе, где на троечку, где на три с плюсом. Но даже это не главное. В первую очередь очень хочется посмотреть в глаза тому, кто лихо перекроил на нынешней «Приоре» салазки передних кресел, уменьшив диапазон их продольных перемещений (на первых машинах такого не было). Это даже не рекомендация, скорее просьба: пока на машине не появился ГЛОНАСС и прочие космические опции, давайте не будем позориться и хоть водителя посадим так, как положено. Для этого даже зарубежные аналоги не нужны!

«Фольксваген-Поло»

Сделанный в России и для России. Но он пока скорее все же «иностранец». Дело не только в однотонном и скучном, хотя и удобном интерьере или такой же гамме цветов кузова. Просто у нас подобный автомобиль обязан быть универсальнее. Ну а нынешний «Поло» хотя и терпит плохие дороги, но явно не создан для них.

«Рено-Сандеро»

Пожелаем ему лучшей эргономики. Более мощный двигатель? Не нужен! Мотору скорее не хватает эластичности на низких оборотах. А уже к ней можно добавить и иную трансмиссию, ведь главный недостаток «Рено» в дальней дороге – очень неприличный аппетит.

ЗР



☞ Сергей Воскресенский, руководитель пробега: «Увлечшись критикой «Соляриса», совершенно упустил из виду, что у лидера этого пробега «Сандеро», оказывается, в системе вентиляции тоже нет штатного фильтра. Точнее, на нашей машине он есть, но установлен самостоятельно. Естественно, без этой доработки результат был бы плачевнее».

