

ЗАПАДНЯ

Вы верите в магию чисел? Некоторым вот кажется, что полное совпадение круглых цифр на календаре — это предвестник неожиданных, хлопотных, но обязательно радостных событий. И этих значений кто-то действительно ждет с воодушевлением. Но утром в 10 часов 10 минут 10-го числа 10-го месяца 10-го года звезды предвещали полный декаданс и уныние — почти за 5000 км от дома вышел из строя один из трех автомобилей, что мы, непрофессионалы этого дела, перегоняли из Москвы в Иркутск. Все планы рухнули, в одночасье свобода передвижения превратила нас в жертвы обстоятельств с хлопотными и совсем безрадостными событиями. Хотя, если разобраться, эта по-своему поучительная поездка и не могла сложиться без некоторого драматизма.

МОСКОВСКИЙ БИТ

Тенденция последнего времени — ввоз в регион леворульного second-hand с западных рынков. Если точнее — из Москвы. Многомиллионный мегаполис с передовым в стране уровнем жизни и самым высоким показателем авто на душу населения — чем не мощный федеральный рынок подержанных иномарок? Для себя или на продажу: экономный авиатариф и размещение, правильный выбор и покупка, благополучное возвращение — и машина действительно станет финансово-выгодной даже при нашем космическом удалении от столицы. Но это если все факторы сдвоятся.

Гнилые от реагентов, перегретые в пробках, выцветшие на уличных стоянках, битые всякое — это, на первый взгляд, типичные признаки московского second-hand. Но ведь не все ж старые варианты предлагают на продажу? При тамошних заторах сверхбольших пробегов не сделаешь, к тому же в пробках новая машина надоедает быстрее, чем на ходу. Поэтому приличные по состоянию варианты тоже должны быть. Кроме того, московский рынок наводняют б/у машины из Европы и США, причем «наводняют» можно понимать и впрямую — топляков при нынешних природных катаклизмах везде хватает. Да и вообще безаварийные и прочие беспроблемные машины из-за рубежа попасть к нам не стремятся.

Так что, богат и разнообразен столичный подержанный авторынок, но иметь с ним дело не так-то просто. Машины продаются на больших и малых

комиссионных площадках, или даже просто на уличных стоянках и во дворах. Разбросаны «точки продаж» по всей Москве и иногда приводят в такое захламление, что иркутский «Копай» покажется еще ничего так, бодреньким райончиком.

С точки зрения чистоты машины на предмет криминала и хоть какой-то «техгарантии» считается предложение у официальных дилеров. Площадки second-hand для них давно в порядке вещей, их содержимое тактично называется «Автомобилями с пробегом», а крупные автоцентры располагают довольно большими запасами «пробежных» авто. Но главное — большинство частных и «фирменных» предложений выложены в интернете, то есть определиться можно заранее.

Главное препятствие покупки — это расстояния и трафик. Редкий автомобиль «долетит» с юга на север или с запада на восток столицы хотя бы за три часа — время, за которое в час-пик хорошо бы проехать километр-другой. Спасает только метро, но и оно далеко не всесильно. Вообще, покатавшись по улицам Москвы, не можешь понять, на чем здесь основана активная деловая жизнь. В разговоре с одним коммерсантом выяснилось следующее. Раньше он жил в Иркутске и занимался ремонтом жилья, последние три года живет в столице и занимается тем же. И если у нас за день он запросто мог планировать объезд 10-11 объектов, то здесь только два-три.

С выездом по адресам продаж автомобилей то же самое — две-три точки, не более.

Конечно, если заранее, по интернету, определиться с выбором, и наяву он полностью устроит, то покупка не станет утомительной. В нашем случае выбор так и определялся, заранее по автосайтам, причем одна машина была куплена уже через пару часов после прилета! Но все пошло не так гладко, как идет шоссе из Домодедово.

Машины выбирались для себя или для близких, то есть изначально ставилась задача купить нормальные варианты,

без хитростей. Моя персональная задача заключалась «поучаствовать» в процессе, а затем влезть в шкуру перегонщика, точнее, в салон одного из приобретенных под заказ — пока еще редкой для нас модели Toyota Prius 2-го поколения.

ТРЕТИЙ ЛИШНИЙ

Первой и быстрой покупкой стал Ssang Yong Rexton 2006 года с 2,7-литровым дизелем и в максимальном оснащении,



Площадки для автомобилей с пробегом теперь есть при каждом дилере, причем нередко это довольно крупные крытые боксы, как, например, в автоцентре Toyota в Сокольниках





Пробки, пробки, пробки... Это парадокс, но темпы активной жизни в столице, наверное, самые низкие в стране, потому что в часы пик километр пути можно ехать добрых два часа



включая кожу. В Иркутске подобные варианты и с салоном попроще покупатель видел за 800 тысяч, этот же брал за 640. С продавцом задолго до приезда вел переписку, сговорились о цене, а хозяин сам подрулил в назначенное место. Найдя внешность в удовлетворительном состоянии, прокатились, вроде все нормально, а потом погнались джип в сервис на диагностику — за счет покупателя это приветствуется. Днище в целом выглядело неплохо, хотя были какие-то непонятные потеки под двигателем. Сам дизель не заводился, как ему положено на горячую, с пол-оборота, но тестер показал все о'кей. АКП этот «поверхностный» прибор вообще не распознал.

После сервиса еще сгоняли на пост ГАИ, пробить машину на предмет криминала — это здесь тоже широко практикуется, а ГАИ не против. Кто же против неучтенного заработка? И сколько за услугу? В ответ почти смиренное «сколько не жалко». Не жалко было 400 рублей (как говорили местные, разброс тарифа от 300 до 600 рублей), на что инспектор согласно промолчал. В общем, очень мотивированный покупатель все же решил не обращать внимания на всякие технические мелочи, и сделка состоялась.

Затем силы были брошены на «искание» седана Renault Megan 1,6 с АКП. Покупатель



его брал для себя и заранее приглядел несколько вариантов, где умеренная цена играла важную роль. Уже будучи на машине, к тому же с навигатором, поначалу думали, что это комфортно поспособствует. Но увязли в пробках как в трясине. К тому же первая встреча не принесла результата: с трудом пробившись к дилерской площадке second-hand в Сокольниках, покинули ее ни с чем. Тот вариант 2005 года, что на фото в интернете выглядел привлекательно, вживую, оправдывая невысокий ценник и пробег около 100, оказался невзрачным. Плохо скрытый кузовной ремонт, «кошки сзади», которые спрятаны на фото, и в целом вид неприглядный, «подуштаный».

Рядом молодил вариант 2007 года с пробегом 63 тысячи км, но и цена в 455 тысяч уже совсем не устраивала. До второго варианта уже добрались при полной темноте, так что рассматривать пришлось буквально в свете мобильных телефонов. В общем, только к концу второго дня определился

кандидат по Megan — вариант 2005 года за 340 тысяч, и начал обрисовываться потенциальный круг по Prius. Последний, исходя из требований заказчика, должен быть обязательно с камерой заднего вида и по цене в районе полумиллиона. Задачу усложняло и то, что все эти машины сюда попадают из США, и как правило, с кузовным ремонтом. Через три дня, после тягучих перемещений от одного адреса к другому, искомый вариант вроде был определен.

Но к этому же времени стал умирать Rextop — запуск его дизеля давался все трудней и трудней. А в чем причина: топливная система, отсутствие компрессии, то и другое и что-то еще — надо было разбираться. Не буду утомлять рассказом на тему, как мы пытались понять причину, в том числе прожигая связь в консультациях с Иркутском, и как искали специализированный сервис в Москве, где дизельных автомобилей немного. Дело затягивалось. Занесло даже к официальному дилеру Ssang Yong, куда вывел «тупой» навигатор. Но там к мастеру очередь на неделю, и мы даже не стали уточнять расценки.

Наконец, отзывчивые и бескорыстные люди, коих в столице тоже немало, подсказали сервис «Дизель-стандарт», где действительно оказались грамотные специалисты — они



довольно быстро определили круг проблем. Топливный насос уже разрушался, поскольку в сольерке обнаружена стружка, две из пяти форсунок не работали должным образом, другие тоже на «подходе». Ну а то, что с подобными проблемами в этом сервисе нередко появляются и довольно свежие японские джипы, нашего покупателя уже мало успокаивало. Ехать своим ходом вроде не разумно, но другого выхода тогда не виделось.

В итоге вместо запланированных трех дней в Москве проторчали все пять. А каждый лишний день здесь, понятно, крупные убытки. Но все еще усугублялось тем, что в субботу вечером выезжали, по сути, с аварийной машиной, и результат не заставил себя ждать. После ночевки, за 100 км от Нижнего Новгорода, загорелся check engine. Дотянули до Нижнего и «заякорились» возле супермаркета. Еще на долгих четверо с лишним суток. Так вот и «жили» у всех на виду, с транзитными номерами. Раньше



Трасса Омск-Новосибирск протяженностью около 700 км — самая приятная на всем пути, ровная, гладкая и малозагруженная. Даже многокилометровая колонна военной техники не стала каким-то препятствием



Ничего не изменилось на Уральском перевале — те же примитивные «киоски», что и десять лет назад

бы, наверное, за это время замучили и милиция, и местный криминалитет, но было все спокойно. После разного рода «совещаний» решено было отменить идеи отремонтировать здесь, и доставлять Rexton на автовозе.

Быстро это дело не решалось, надо было «поймать» попутный транспорт со свободным местом, притом воскресенье и понедельник в этом плане мертвые дни. Конечно, современные коммуникации заметно облегчили решение вопроса, тем не менее, погрузить машину на попутный автовоз удалось только на пятый день нашей внеплановой остановки в Нижнем.

Зато домой сорвались, как собаки с цепи — нынешняя дорожная ситуация и возможности навигации позволяют ехать подолгу без особых помех. Невероятно, но сам перегон оказался самым беспроблемным и приятным

состоянием во всей этой истории. Причем мы пошли не через Казахстан, а через Ишим — это длиннее километров на 100, зато спокойней. Правда, дни уже были короткими, и большая часть пути проходила в темное время со всеми возможными рисками. В том числе, например, двигающихся по трассе без опознавательных знаков тракторов, которых в дождь замечаешь только за метров 50, а скорость за сотню...

Кстати, со стартом из Нижнего погода в стране резко испортилась: ветер, мокрый снег, опасность гололеда. Впереди были Урал и родная Сибирь, поэтому мы подстраховались и приобрели комплект зимней резины (дешевле, чем у нас на 500 рублей за колесо, и с бесплатной доставкой к месту стоянки), один на два оставшихся автомобиля — если что, по паре на ведущие колеса. Но «если что» так

и не случилось — благополучно домчались до дому на летних шинах, а настоящий гололед «поймали» только в районе Зимы, но все обошлось. Что касается вопроса конечной «выгоды», то сказать трудно — конъюнктура в данном случае сложная, неоднозначная. Например, Rexton пока еще не отремонтирован.

Василий ЛАРИН
Фото автора



Долгожданный момент погрузки джипа на автовоз

ТЕНЬ ДЕТРОЙТА

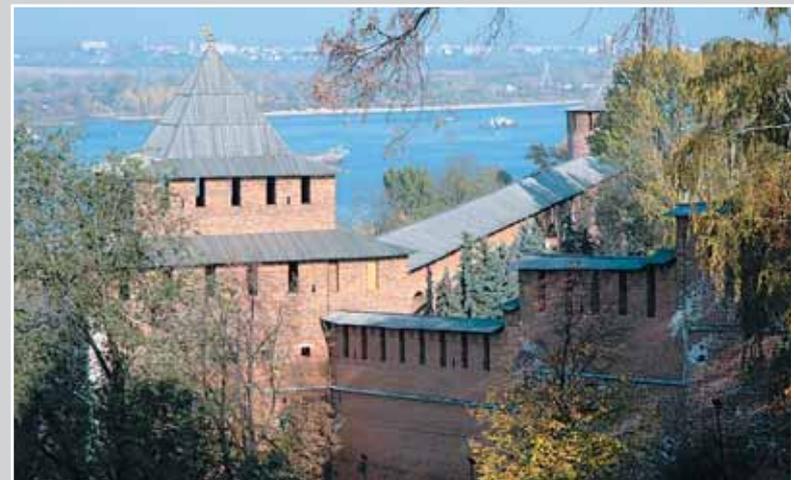
Вынужденная стоянка в Нижнем Новгороде, конечно, напрочь подкосила все планы и заметно снизила рентабельность поездки. Но нет худа без добра — появилась возможность впервые близко познакомиться с историческим городом на Волге, который в современной интерпретации представлялся не иначе как промышленным центром и автомобильной столицей региона.

Но ожидания не оправдались. Находясь в 400 км от Москвы, Нижний предстал типичным провинциальным городом, хоть и довольно крупным, со своим метро, большими мостами и пробками. Цельного и яркого архитектурного образа увидеть не удалось, иные районы с множеством ветхих «деревяшек» напоминают подобные унылые улицы Иркутска, а новостроек крайне мало. Пожалуй, единственное яркое пятно — недавно открытый торгово-развлекательный комплекс «Фантастика», который действительно построен со столичным апломбом. Есть и свой «Арбат» — торговая пешеходная улица Большая Покровская, но чем-то особенная она не «зацепила».

Транспортный поток удивил своей архаичностью. Нет, не избытком «Волг» и «Газелей», которых, кажется, здесь должна быть добрая половина. Вопреки стереоти-

пу, работа ГАЗа особо не отражается на здешней транспортной картине. Даже Volga Siber встречается едва ли чаще, чем на наших улицах! Основа автопарка — автомобили ВАЗ и новые иномарки В и С сегмента. Кроссоверы и джипы редки, увидеть BMW X6 или хотя бы LC200 большая удача, зато Hyundai Getz или Renault Logan пруд пруди. К престижным автомобилям, по всему, относятся черные и наглухо тонированные Focus, Lancer и тому подобные. А правый руль, похоже, последний раз сюда случаем заносило лет десять назад — единичные экземпляры датируются выпуском конца 80-х, началом 90-х годов. Зато как, по нашим меркам, экзотично выглядят девушки, лихо гоняющие на «Самарах» или «Калинах»!

Но есть в древнем русском городе (основан еще в начале 13 века) достопримечательность, ради которой здесь надо побывать обязательно — это Нижегородский Кремль. Лично меня он впечатлил куда сильнее, чем Московский. Именно своей средневековой натуральностью и какой-то особой аурой, сформированной реальной боевой историей. Каменная крепость постройки 16-17 веков долгое время служила опорным пунктом против Казанского Ханства, и ни разу не поддалась набегам. Во время Великой отечественной на ее



башнях размещалась зенитная батарея, а теперь о том времени свидетельствует большая экспозиция военной техники на внутренней территории Кремля. Ну и виды на Волгу, Оку и город отсюда открыва-

ются шикарные. В общем, с учетом того, что другие российские города мы скорым ходом проследовали по объездным трассам, экскурсию по Нижнему можно считать утешительным призом.





ГИБРИД НА РАСПАШКУ



Тoyota Prius 2006 из США — вот уж никак не ожидал, что удастся на таком автомобиле проехать пол-России и даже провести в нем несколько ночей. Весьма любопытный фрукт! По компоновке салона не скажешь, что автомобиль С-сегмента ущемлен из-за «лишних» энергоустановок. Впереди и сзади достаточно просторно, сиденья удобны, и даже для сна раскладываются неплохо. Багажник тоже емкий и еще имеет двуслойную структуру. К эргономике в целом претензий нет — все на глазах и под рукой, понятно и вполне удобно, разве что мощная система передних стоек заметно ограничивает «кософронтальный» обзор. Кроме того, сей марш-бросок выявил другие специфичные особенности. Например, ночью свет от приборного щитка отражается на лобовом стекле. Найти регулировку яркости не удалось, а отсвет раздражает, поэтому ночью приходилось буквально «затыкать» щиток кепкой!

Не понравилось и то, что работа ДВС здесь полностью автоматизирована, живет он

действительно сам по себе. Нет ни тахометра, ни датчика температуры — контроль только «звуковой» и по активной диаграмме на дисплее. Бортовой компьютер — и то вещь в себе. Разобраться, сколько же двигатель расходует бензина мгновенно и в среднем, так и не удалось. Расход «мерили» относительно Megan, получилось немного меньше, и все же ни о какой чудо-экономии в таких режимах говорить не приходится. Вообще, электромотор в чистом виде задействован только на тихом ходу и с едва нажатой педалью. Хочешь чуть ускориться, сразу врубается ДВС. На трассе он тоже всегда в работе, пока нажата педаль газа.

На стоянке при холодной погоде двигатель тоже нет необходимости включать и выключать — поддерживая

заданный климат, он это делает сам. И за ночь при таком «прогреве» пара делений на датчике уровня топлива запросто исчезает. При движении в пробках ДВС тоже то и дело запускается и останавливается. Вообще, вне трассы режим «старт-стоп» является постоянным, и двигателю начинаешь сочувствовать. Для него это самый неблагоприятный режим работы, что так или иначе должно каким-то образом откликнуться в процессе эксплуатации. В данном случае двигатель на холостых зачастую потряхивало, и это можно рассматривать как один из симптомов.

Что касается управляемости и ездового комфорта, то Prius в этом отношении соответствует обычной Corolla — все надежно и предсказуемо. Но парная работа ДВС и электромото-



Эргономика салона Prius в целом хороша, но ночью индикация приборного дисплея отсвечивает на лобовое стекло



Силовая установка автомобиля работает полностью в автоматическом режиме, условный контроль за ней только по дисплею с активной графикой

ра в силовых режимах приносит свое удовольствие — ускорение, даже на высоких скоростях, очень уверенное, причем диапазон «уверенности» не короткий (все-таки жаль, что нет тахометра). Тот же Megan 1,6 с АКП в этом плане заметно проигрывает. Prius позволяет смело «бросаться» на рискованные обгоны, но при этом надо делать скидку на задержки со стороны коробки — она может и оперативно «включиться», а может задуматься на секунду. В районе Челябинска, где объездная дорога что немецкий автобан, была возможность проверить «максималку». До 165 Prius «дошел» легко, но потом разбалансированные колеса привели к таким вибрациям, что невольно пришлось сбрасывать газ. Кстати, в таких режимах об экономии топлива и вовсе речь не стоит вести.

