

ЗАХОДИТЕ НА WWW.AUTOMARKET.SU**РЯД ПРОСТЫХ СОВЕТОВ ПОЗВОЛИТ ЭКОНОМИТЬ 10-25% ДРАГОЦЕННОГО ГОРЮЧЕГО.**

Не дави на газ, когда это не нужно! Броски от «светофора к светофору» с резкими разгонами и торможением — верный способ тратить больше. Чем плавнее разгон, тем эффективнее сгорает топливо. При резком старте мгновенный расход увеличивается в несколько раз от номинального. Особенно это актуально для автомобилей с АКП — электроника задерживает переключение на высшую передачу, и топливо в прямом смысле вылетает «в трубу».

ГЛАВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ЭКОНОМИЧНОЙ ЕЗДЫ В ГОРОДЕ

- **заранее прекращать разгон, если впереди появилось препятствие;**
- **чаще использовать инерцию движения — когда на перекрестке горит «красный», вместо нажатия на педаль тормоза лучше сбросить газ и подкатываться, тормозя двигателем.**

Короткий маршрут не всегда выгоден — лучше медленно ехать, чем стоять в «пробках». Качество дорожного покрытия тоже влияет свои коррективы — перед каждой ямой придется тормозить, а потом разогнаться. **Поездки на короткое расстояние также интенсивно сжигают топливо.**

КАК СНИЗИТЬ РАСХОД ТОПЛИВА**СЛЕДИ ЗА АВТО**

Исправный автомобиль потребляет топлива меньше, чем неисправный. Неисправность вовсе не подразумевает собой поломку. Некоторые необходимые технические условия для поддержания оптимального расхода топлива:

- **Регулярная замена «расходников».**
- **Исправный термостат (расход топлива одинаково высок на перегретом и непрогретом двигателе).**
- **Правильные регулировки углов установки колес («сход-развал»).**
- **Своевременная замена шин — при «лысом» протекторе увеличивается сопротивление качению.**
- **Резина по сезону.**
- **Давление в шинах соответствует рекомендованному.**
- **Герметичность крышки бензобака, исправность системы вентиляции бака и улавливания паров.**
- **Правильно отрегулированы обороты холостого хода. Только за счет этого можно оптимизировать расход на 5-10%.**

МЕЛОЧИ, А НЕПРИЯТНО

Любой потребитель электроэнергии увеличивает нагрузку на генератор, а значит и на дви-

гатель. Автомагнитола, подогрев сидений, до-полнительные фары — все вместе может увеличить расход на 0,5-1 литр.

Серьезно увеличивает расход топлива кондиционер (до 20% или в среднем 0,6-0,8 литра на «сотню»), поэтому иногда лучше ограничиться вентиляцией, в крайнем случае использовать «климат» в экономичном режиме. При движении на большой скорости открытые окна сильно увеличивают расход топлива за счет возрастающего аэродинамического сопротивления (как и декоративные спойлеры, «мухобойки» и прочее, не предусмотренное конструкцией). Сопротивление воздуха пропорционально кубу скорости движения: при увеличении скорости в 2 раза оно увеличивается в 8 раз. Так что выражение «тише едешь — дальше будешь» не так уж далеко от истины.

Лишний груз в багажнике — примерно 2% перерасхода на каждые 50 кг. Если допустимая нагрузка на автомобиль превышена, перерасход может составить 20% и выше. Пустой багажник на крыше увеличивает расход на 10-15%, а с объемной коробкой — на все 50%.

Шины должны соответствовать размеру, рекомендованному производителем. При увеличении ширины шины на 10 мм расход уве-





личивается на 0,1-0,2 л. Считается, что если диаметр колеса увеличился, то это равносильно тому, как если бы изменилось передаточное число — при одинаковых оборотах двигателя автомобиль будет двигаться быстрее, а значит, это должно способствовать экономии. Однако на практике у этой медали есть оборотная сторона — снижается крутящий момент, ухудшается разгонная динамика. Автомобилу тяжелее трогаться с места и преодолевать подъем — следовательно, ни о какой экономичности говорить не приходится. Если посадочный диаметр дисков изменился, но использованы шины с другим профилем, и в целом размер колеса остался прежним — расход топлива не изменится.

ЛУЧШАЯ СКОРОСТЬ — 0 КМ/Ч

Существует тезис о самой экономичной скорости 80-90 км/ч. Но это правило верно лишь для движения по загородным магистралям. В то же время существует такая характеристика, как **эффективный удельный расход топлива**. Это количество горючего, необходимое для получения одной лошадиной силы в час. Для бензиновых двигателей наименьшей величины этот показатель достигает при 2800-3500 об/мин. На это значение следует ориен-

тироваться при разгоне. По достижении нужной скорости обороты снижаются и остаются более-менее постоянными при максимальной передаче, на которой можно «пилить» сколько угодно долго.

Длительное движение на пониженных передачах увеличивает расход топлива. Однако и у этого правила есть исключение. К примеру, автомобиль преодолевает крутой подъем — в этом случае именно переключение на пониженную позволяет сэкономить топливо. Причина — все тот же эффективный удельный расход.

ДЫМ НА ВЕТЕР

Расход топлива на холостых оборотах составляет не менее 10-15% от номинального значения. Дымить впустую во время стоянки и при длительных остановках, в глухой «пробке» — моветон. В час расходуется 0,5-1,5 литра в зависимости от объема двигателя. Однако и глушить двигатель на каждом светофоре — перебор. Каждый пуск двигателя — это повышенная нагрузка на детали.

Не рекомендуется долго прогревать двигатель. Движение можно начать сразу после того, как сдвинулась с места стрелка указателя температуры. Двигатель и трансмиссия быстрее прогреются под нагрузкой.

«МЕХАНИКА» ИЛИ «АВТОМАТ»?

Древний миф утверждает, что движение накатом на «нейтрале» МКП значительно снижает расход топлива. Это правило, может быть, и подходило для доисторических машин, но любой современный автомобиль гораздо эффективнее экономит топливо при торможении двигателем, поскольку в этом случае используется режим принудительного холостого хода. Поэтому на спуске или подкатываясь к перекрестку, просто отпустите педаль газа. Двигатель будет работать за счет инерции движения, не потребляя топлива, а при снижении оборотов ниже критического (600-1500 об/мин) подача топлива возобновится. И только когда автомобиль уже достаточно замедлился, можно включить «нейтраль». На автомобилях с АКП всем этим управляет электроника.

Предполагается, что «механика» экономичнее «автомата». Это верно только при разумном подходе, когда водитель правильно выбирает нужный режим. Современные компьютеризированные АКП по расходу топлива практически сравнялись с «механикой», а то и экономичнее. А в «пробках» АКП дает фору, и не только в комфорте. Если в АКП не предусмотрен экономичный режим, его можно заменить «зимним» — электроника будет раньше переключаться на повышенную передачу.