

АЛЕКСАНДР ДОЛГИХ

1000

ИНТЕРЕСНЫХ

ФАКТОВ

ОБ АВТОМОБИЛЯХ



ВСЁ, ЧТО ТОЛЬКО МОЖНО
УЗНАТЬ ОБ АВТОМОБИЛЯХ



@ADYELLOW8888

Александр Долгих

**1000 интересных фактов об
автомобилях. Всё, что только
можно узнать об автомобилях**

«Издательские решения»

Долгих А. С.

1000 интересных фактов об автомобилях. Всё, что
только можно узнать об автомобилях / А. С. Долгих —
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-902358-2

Кто придумал первый автомобиль? Что такое бернаут? Какой полный привод бывает? Как работает ABS и ESP? Какие автомобили ждут нас в будущем? Какой автомобиль самый массовый в мире? Кто изобрел стеклоочистители? Как выжить в автомобильной аварии? Что значит PHEV-автомобиль? Когда автомобиль впервые разогнался до 1000 км/ч? В каком автомобиле впервые появилась автоматическая коробка передач? Что важнее: мощность или крутящий момент? В этой книге найдутся ответы на эти и многие другие вопросы.

ISBN 978-5-44-902358-2

© Долгих А. С.
© Издательские решения

Содержание

Безопасность	6
5 фактов о ремнях безопасности, которые необходимо знать всем	6
Как выжить, когда ты пешеход	8
Интересно	10
5 фактов о Lada 4x4	10
15 фактов о «Копейке»	12
5 мифов о больших американских пикапах	15
7 невероятных фактов о БелАЗе	17
5 невероятных фактов о нашей автомобильной жизни	18
7 стран, где машина – это роскошь	20
14 непонятных слов из мира тюнинга	22
8 интересных фактов о выхлопных системах	24
Какие ограничения скорости в разных странах	25
ПДД в других странах	27
12 самых массовых автомобилей в мире	29
Конец ознакомительного фрагмента.	31

1000 интересных фактов об автомобилях Всё, что только можно узнать об автомобилях

Александр Сергеевич Долгих

© Александр Сергеевич Долгих, 2018

ISBN 978-5-4490-2358-2

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Безопасность

5 фактов о ремнях безопасности, которые необходимо знать всем

Факт №1: Ремни спасают в 70% случаев

Ремни спасают от смерти примерно в 70% случаев. Иными словами, пристегиваясь, вы увеличиваете свои шанс остаться в живых почти в 2,4 раза. Риск гибели в случае лобового столкновения уменьшается в 2,3 раза, в случае бокового удара – в 1,8 раза, в случае опрокидывания и переворота – в 5 раз.

Факт №2: Даже при 25 км/ч можно покалечиться

Многие почему-то считают, что при движении на небольшой скорости можно не пристегиваться. Но давайте я приведу немного цифр. Специалисты Volvo провели эксперименты и утверждают, что при лобовом столкновении о неподвижное препятствие даже на скорости 25 км/ч вы получите удар такой же силы, как если бы стояли на стуле и неожиданно упали с него плашмя.

А удар на скорости 40 км/ч сопоставим по последствиям с тем, если бы вы упали с девяти стульев, поставленных один на другой. На скорости всего в 10 км/ч при аварии человек весит почти тонну. А маленький ребенок почти 200 кг, так что шансов удержать его руками даже у пристегнутого взрослого нет.

Но давайте прикинем, что будет, если вы едете со скоростью 30 км/ч и вам в лоб врежется такой же автомобиль с такой же вроде как маленькой скоростью. Для обеих машин это равносильно удару о неподвижное препятствие со скоростью 60 км/ч. Масса тела увеличивается до 3,4 тонн. И это равносильно удару об асфальт при прыжке с 6 этажа. Как оцениваете свои шансы выжить?

Условно разрешенные 80 км/ч – это падение с 9-го этажа. Загородные 90 км/ч – падение с 12-го этажа, а 110 км/ч – это падение с крыши 16-этажного дома.

Факт №3: 80% аварий случаются в городе

По статистике 80% всех аварий случаются в городе на скорости до 65 км/ч. Как вам такая статистика после того, как вы узнали о том, что это тоже самое, что спрыгнуть с 6-го этажа? Всё ещё считаете, что в городе пристегиваться необязательно?

Статистика говорит и ещё об одной вещи: три четверти всех смертей водителей происходит в пределах 40 км от дома, то есть поездка в гости в соседний квартал сопряжена с большим риском, чем поездка на море.

Факт №4: Подушка безопасности вылетает со скоростью 300 км/ч

Современные системы безопасности автомобиля очень умны. Ремни трехточечные, инерционные, с преднатяжителями и регулировками. При этом в каждой современной машине есть пищалка, которая вынуждает вас пристегнуться. Многие, чтобы избавиться от писка, вставляют в замок ремня заглушку, а некоторые протягивают ремень за спиной. И в том и в другом случае, водитель сам себе роет яму.

Дело в том, что если бы человек был не пристегнут, при аварии подушка безопасности не сработала бы. Но так как в замок что-то вставлено, подушки безопасности раскроются. А теперь представьте: подушка безопасности раскрывается со скоростью 300 км/ч прямо

вам в лицо – это равносильно удару боксера-тяжеловеса на ринге. Плюс вес самого человека увеличивается в десятки раз. В общем, переломленным носом дело не обойдется. Подушки безопасности спасают жизни только, работая в паре с ремнями безопасности.

Ремни безопасности считаются основным средством безопасности, а подушки – вспомогательным. Ремни безопасности тормозят человека, снижая его скорость встречи с подушкой безопасности, вдобавок к этому эта задержка позволяет подушке полностью раскрыться и начать сдуваться, так чтобы человек своим телом уже выдавливал из нее воздух и не травмировался.

Факт №5: Смерть при аварии наступает всего за четверть секунды

При аварии на 80 км/ч у пристегнутого пассажира нет никаких шансов выжить. В самом начале удара на машину действует сила инерции, в 30 раз превышающая массу машины, пассажиры в это время продолжают двигаться в салоне со скоростью 80 км/ч. Через мгновение, а точнее через 0,05 секунды на каждого пассажира начинает действовать сила, превышающая его массу примерно в 80 раз, то есть тело человека начинает весить 6 тонн. Через 0,068 секунды передние пассажиры ударяются о руль и приборную панель, через 0,092 – о лобовое стекло. Через 0,113 секунд задние пассажиры врезаются в передние кресла, ломая их, а средний пассажир вылетает через лобовое стекло. Спустя 0,240 секунды после аварии задних пассажиров отбрасывает назад с такой скоростью и силой, что они головами деформируют потолок и крышу автомобиля. Всё. Конец. По статистике из 100 человек в такой аварии выживают только двое. И те с тяжелыми травмами и увечьями.

Как выжить, когда ты пешеход

Водитель всегда виноват, если произошла авария с пешеходом. Исключения крайне редки. Пешеход всегда прав. Но правый не значит живой. Так что вот несколько несложных правил, которые смогут спасти жизнь идущему через дорогу.

Зеленый человечек

Если вам загорелся зеленый, это вовсе не означает, что можно переходить дорогу. На самом деле бегущий зеленый человечек означает, что ваши шансы дойти до противоположенной стороны дороги живым заметно увеличиваются. Но не равны ста процентам. Смотреть по сторонам надо в любом случае, а еще лучше оглянуться, потому как часто поворот направо разрешен на красный свет. Водитель может не увидеть вас из-за передней стойки кузова. А еще российские автомобилисты грешат проездами на почти зеленый или почти желтый, заканчивая проезд перекрестка уже на красный. Плюс ко всему пешеходы порой тоже начинают переходить дорогу чуть раньше, чем загорается зеленый. Эти секунды могут стать решающими или даже последними в жизни.

Зебра

На зебре стоит быть внимательным еще больше. Особенно, если переходите дорогу с большим количеством полос. Часто бывает так, что водитель в крайней полосе вас видит и уступает, а машины, едущие за ним в других полосах, нет. Конечно, нормальный водитель сбросит скорость, видя, что машина в соседнем ряду замедляется, но не все же водители нормальные. Собственно, как и не все пешеходы. Многие думают, что раз уж они на «зебре», им по-любому должны уступить. Должны-то должны, но порой дорога скользкая и остановиться быстро невозможно чисто технически. Так что всегда учитывайте погодную ситуацию и тормозной путь, а также помните, что лучше быть живым, чем правым. Переходя многополосную дорогу, приближаясь к каждой полосе, убеждайтесь, что едущий по ней водитель вас видит, уступает вам и успеет остановиться. Помните, по правилам водитель должен вам уступить, а вы в свою очередь должны убедиться в безопасности своих действий.

Мертвые зоны

У автомобилей есть мертвые зоны. И они не только сзади, но и спереди. Как я уже говорил, человек может быть не виден водителю из-за передней стойки (в современных машинах они широкие). А еще вдоль обочины и перед переходами часто припаркованы машины, которые загораживают обзор. Так что то, что вы видите водителя, вовсе не гарантирует того, что водитель видит вас. Если уж на то пошло, то установите с водителем зрительный контакт, что называется, глаза в глаза.

Наушники

Почти все сегодня слушают музыку на улице. И идут через дорогу в наушниках. Часто в наушниках-затычках, которые защищают от внешних шумов. В частности от звуков улицы и машин. Но если грузовики и автобусы услышать еще можно, то проворонить легковушку или мотоцикл проще пареной репы. Можно даже гудок не услышать. Поставьте на паузу, когда переходите дорогу, убавьте громкость или вытащите один наушник – это может спасти жизнь.

Остановка

Часто людей сбивают на остановках. Причем происходит это не только в мегаполисах на «Феррари», но и в провинции на «Жигулях». Все мы любим стоять у края проезжей части и высматривать автобус. От этого он не приедет быстрее, но мы все равно так делаем. Так вот, лучше наоборот отойти подальше на тротуар – так безопасней. В случае чего будет время среагировать и отбежать подальше. Когда нужный автобус будет подъезжать, вы его и так увидите.

Общественный транспорт

Всем с детства известно, что трамвай надо обходить спереди, а автобусы и троллейбусы сзади. Это правильно. Но лучше вообще дожидаться, пока автобус отъедет. А еще лучше дойти до «зебры» или светофора, если рядом с остановкой их нет.

Дети

При детях неукоснительно выполняйте все правила дорожного движения. Никаких «давай быстренько перебежим», «давай быстрее», «пока никто не видит» и так далее. Лучше постоит минутку и перейдете дорогу по правилам. Дети запоминают всё, что делают взрослые, их старшие братья и сестры и просто старшеклассники: и плохое, и хорошее. Кстати, дети не обязательно должны быть вашими знакомыми. Может быть, вы просто классно выглядите (или наоборот), ребенок заметит вас и ваш неправильный поступок, а потом сделает так же.

Одежда

Одежда со светоотражающими элементами – это самый лучший вариант. Особенно для детей, которые зимой идут в школу и возвращаются домой в полной темноте. Безопасность взрослых это тоже повышает в разы. Если сама одежда без таких элементов, их можно пришить.

А еще из курса физики известно, что черный цвет почти в два раза лучше поглощает свет, так что верхнюю одежду лучше все-таки иметь если не белую, то хотя бы не черную.

Интересно

5 фактов о Lada 4x4

19 марта 2017 года на 76 году жизни скончался главный создатель, отец «Нивы», Пётр Михайлович Прусов. А 5 апреля этого года легендарной «Ниве» исполнилось 40 лет.

Я считаю, что человек должен гордиться своей страной и знать своих героев, поэтому решил не проходить мимо этой даты и к юбилею Lada 4x4 вставил в книгу рассказ из пяти малоизвестных фактов об этом автомобиле.

1. Первой была «Нива», а уже потом Audi Quattro

История о том, что Audi впервые применила постоянный полный привод на серийных автомобилях – это не более чем удачный маркетинговый трюк. «Нива» была почти на 10 лет раньше.

Кстати, «Нива» собой фактически открыла новый класс автомобилей. Потом её во многом скопировали японцы, создав Suzuki Vitara. У подавляющего большинства внедорожников того времени полный привод был подключаемым, в основе лежала рама, подвеска была зависимой. В «Ниве» же всё было наоборот. Денег на создание нового автомобиля «для села» (с такой формулировкой правительством СССР была поставлена задача) не было, нужно было по максимуму использовать агрегаты заднеприводных «Жигулей». Отсюда несущий кузов вместо рамы.

Постоянный полный привод тоже появился лишь из-за недостатка средств. Дело в том, что в ходе испытаний выяснилось, что подключаемый полный привод создает большие нагрузки на уже существующую трансмиссию. Создавать новую было слишком накладно, поэтому вазовцы вышли из ситуации, добавив в трансмиссию межосевой дифференциал, который и дал машине постоянный полный привод.

Кстати, всего на создание «Нивы» ушло примерно 50 миллионов долларов – копейки по меркам автопрома.

2. «Нива» успешно продается за границей

Мало, кто знает, что во времена СССР едва ли не половина всех произведенных «Нив» уходила на экспорт, принося в казну валюту. Нива – это самый продаваемый за границей советский и российский автомобиль. Из 1,8-миллионов собранных «Нив» более полумиллиона были отправлены на экспорт. По всему миру существует множество фан-клубов Lada 4x4. В Германии по сей день «Нива» – самая популярная модель в линейке Lada. И хотя продажи невелики, зато весьма стабильны.

Стоит также отметить, что в СССР «Нива» долгое время не пользовалась большой популярностью. Во многом из-за высокой цены и стоимости содержания.

3. «Нива» выпускается 40 лет без серьезных изменений

С самого момента запуска автомобиля в серийное производство существенных изменений в конструкцию почти не вносилось. В 80-х и 90-х немного изменялась форма задних фонарей, фар, поворотников и бамперов. Первый же крупный рестайлинг «Нивы» произошёл в 1993 году, когда автомобиль начал оснащаться более мощным 1,7-литровым 83-сильным мотором и 5-ступенчатой коробкой передач. Тогда же полностью обновилась приборная панель. Следующий рестайлинг был произведен только в 2009 году. Тогда несущественно

изменилась внешность и была модернизирована подвеска, заменено сцепление и внедрен ряд других улучшений.

В 2015 году появилась городская модификация Lada 4x4 Urban, а спустя год произошла очередная модернизация подвески и переднего моста. По факту же никаких кардинальных изменений автомобиль за 40 лет так и не получил. К сожалению, это не говорит о совершенстве его конструкции. Как говорил сам Пётр Михайлович Прусов, – автомобиль – не коньяк, с годами лучше не становится.

В первую очередь заводчане связывают такую неактивность в модернизации с и без того хорошими продажами автомобиля, его популярностью, наличием готовых заводских улучшений сторонних фирм, а также тем, что «Нива» приносит АвтоВАЗу самую большую прибыль среди всех моделей.

4. Производство «Нивы» должно было остановиться ещё в начале 2000-ых

Планировалось, что к своему 30-летию конвейерной жизни автомобиль потеряет популярность, морально устареет, спрос сойдет на нет. Этому должна была поспособствовать и вышедшая на рынок Chevrolet Niva. В 2002 году, кстати, видимо с расчетом на то, что «старая Нива» скоро уйдет на покой, АвтоВАЗ продал права на бренд Niva СП GM-АвтоВАЗ, и с тех пор советская «Нива» стала официально называться просто Lada 4x4. Хотя в народе её часто все еще называют «Нивой», в то время как к Chevrolet Niva приклеилось народное «Шнива».

Так или иначе, автомобиль уже отметил своё 40-летие, всё ещё производится и отлично продается. Стареть он, кажется, не собирается. Нынешний президент АвтоВАЗа Николя Мор любит говорить, что в мире есть всего два таких автомобиля – Land Rover Defender и Lada 4x4. И в новом поколении главное достоинство «Нивы» – проходимость – будет сохранено.

5. На испытаниях «Нива» была лучшей в мире

Когда были созданы опытные образцы, стал вопрос о том, как их тестировать. Стандартная программа тестов вездеходов была уж слишком сложна: почти без асфальта, с болотами и большим процентом абсолютного бездорожья. «Легковая» же программа фактически не включала в себя ничего, кроме асфальта. Лишь немного укатанного грунта и щебёнки. Смешав обе программы, получились новые ГОСТы – ещё одно признание появления новой категории автомобилей, «легковых полноприводных».

Испытания проходили на Дмитровском автополигоне в компании УАЗ-496Б и двух лучших в мире на тот момент внедорожников – Range Rover и Land Rover 88. В итоге тесты по умению преодолевать короткие трудные участки с ходу «Нива» проходила лучше всех благодаря своей легкости. После этого Lada 4x4 испытывали ещё в горах, в грязи, в песках, в снегу – везде от Урала до Средней Азии, от Калининграда до Владивостока, и, в конце концов, 31 июля 1975 года был издан приказ о постановке в производство новой модели повышенной проходимости ВАЗ-2121 «Нива».

15 фактов о «Копейке»

«Копейка» или ВАЗ-2101 в свое время был культовой машиной. О ней мечтали, на нее копили и пытались заполучить. К слову сказать, недавно я тоже купил себе «Копейку» 1983 года выпуска и считаю, что вам не помешает узнать кое-что интересное об этой машине.

1. Автомобиль выпускался 13 лет. С 1970 по 1983 год. За это время было произведено 2 700 000 «копеек». А ее различных модификаций с конвейера сошло аж 4,7 миллиона. Кстати говоря, «копейкой» ВАЗ-2101 начали называть только в 80-х годах, когда появились ее люксовые исполнения (ВАЗ-2103 и ВАЗ-2106, а в последствии «пятерки» и «семерки») и первые переднеприводные автомобили. До этого же автомобиль ласково называли «единичкой» или «однеркой». Всего же различных модификаций Fiat-124 под разными именами в мире было выпущено свыше 15 миллионов, что помогло превзойти показатели легендарного Ford-T. Больше (21,5 млн. штук) за автомобильную историю удалось продать только Volkswagen Kafer («Жук»).

2. Прародителем ВАЗ-2101 был Fiat-124 – автомобиль, названный в 1967 году в Европе «Автомобилем года». В качестве альтернативы «Фиату» тогда еще рассматривали Renault-16 с более прогрессивным передним приводом, но советскому правительству не удалось договориться с французами. Да и по чисто политическим соображениям СССР было выгоднее поддержать коммунистическую партию Италии, чем проамериканскую Францию.

3. Когда советские инженеры протестировали итальянские автомобили, они пришли к неутешительному выводу, что машина слишком слаба и начнет «сыпаться» уже через 5 тысяч километров советского бездорожья. В результате в конструкцию было внесено более 800 изменений. Основные из них: двигатель стал верхневальным (у Fiat был нижневальный), задние тормоза стали барабанными для большего ресурса в условиях плохих дорог, усилено сцепление и передняя подвеска, задняя подвеска была вообще разработана заново, клиренс увеличился до 17 см (современным языком была проведена адаптация к плохим дорогам), появилась полноценная печка, вместо двух точек поддомкрачивания их стало четыре, передние сиденья начали раскладываться и так далее. Некоторые изменения так понравились итальянцам, что вскоре появились и на «Фиатах».

4. Первоначально ВАЗ-2101 выпускался с четырехцилиндровым карбюраторным мотором объемом 1,2 литра, затем и с 1,3-литровым. Последующие модификации получали моторы 1,5 и 1,6 литра. Трансмиссия была механическая четырехступенчатая. А заправляться нужно было 93-им бензином. Несмотря на то, что для разгона до 100 км/ч требовались невероятно долгие по нынешним меркам 20 секунд, в СССР в 70-е года быстрее были только правительственные машины и автомобили спецслужб, которые обычным гражданам, естественно, не были доступны. Разогнаться на «Копейке» можно было до 142 км/ч. Но вполне комфортной крейсерской скоростью были 90—100 км/ч.

5. Народную любовь «копейка» заслужила за свою неубиваемость и комфорт. Согласно заводским испытаниям капитальный ремонт двигателю был необходим после десяти путешествий из Москвы до Владивостока. Некоторые автомобили ходили без капремонта по 20 лет. В какой-то степени это было заслугой импортных компонентов. Например, на ранних экземплярах под капотом автомобиля можно было встретить карбюраторы Weber. Также многие экземпляры штатно комплектовались свечами зажигания и «неразборными аморти-

зоторами» зарубежного производства, которые во много раз превосходили отечественные по качеству и долговечности.

6. Несмотря на наличие у «Копейки» «кривого стартера» – пусковой рукоятки – в сумке с инструментами, запустить двигатель с его помощью было нельзя. Согласно инструкции он был нужен для облегчения пуска двигателя после длительной стоянки или в сильный мороз. Для этого нужно было несколько раз провернуть рукоятку при выключенном двигателе на нейтральной передаче, а после этого уже заводить автомобиль посредством обычного стартера, поворачивая ключ в замке зажигания.

7. Все классические ВАЗы (2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107) на 75—80% унифицированы с той самой «копейкой» 1970 года рождения. А последняя классическая модель (универсал ВАЗ-2104), между прочим, перестала производиться АвтоВАЗом только в сентябре 2012-го, то есть спустя 42 года.

8. Из истории создания АвтоВАЗа известно, что производить ВАЗ-2101 могли и не в Тольятти. Среди городов претендентов для строительства завода оказались также Ярославль, Бровары (под Киевом), Минск, Белгород и Горький. Кстати Тольятти тогда назывался Ставрополь-на-Волге, а современное имя получил в честь генерального секретаря итальянской коммунистической партии Пальмиро Тольятти.

9. Многие и сейчас помнят, что раньше автомобиль назывался не «Лада», а «Жигули». В честь гор, находившихся неподалеку от города. Название это выбрали путем народного голосования среди читателей журнала «За Рулем». Было подано более полусотни тысяч предложений. Так новую модель автомобиля предлагали назвать «Фиалка», «Мемориал», «Перворожец», «Директивец» и так далее, однако больше всего голосов набрал вариант «Жигули». С названием возникли проблемы, когда автомобиль начали отправлять на экспорт. В некоторых странах название было созвучно со словами «вор», «жиголо». Тогда руководство автогиганта, недолго думая, взяло второе по популярности название – «Лада».

10. Экспортный вариант «копейки» назывался Lada 1200 и отличался крышей, утолщенным металлом, декоративными полосками на кузове, антикоррозийной обработкой, аккумулятором повышенной емкости, усиленной трансмиссией, более надежным стартером и 1,3-литровым мотором. В СССР таких машин не было. И только в 90-х годах советские автомобилисты могли воплотить свою мечту об экспортной «единичке», привезя ее из-за границы. В Европе к тому времени были уже куда более современные автомобили и ВАЗ-2101 называли «мамонтом», говоря при этом, что «мамонты уходят умирать на родину».

11. Помимо традиционных бензиновых моторов под капот ВАЗ-2101 устанавливали и роторно-поршневые двигатели (привет «Маздам» RX) мощностью 70 л. с. Продавались эти автомобили как РПД ВАЗ-311, но продано их было всего около полусотни. И то, из-за рекламаций покупателей, автомобили им заменили. Главной причиной недовольств была прожорливость. Но если в народе такие машины не прижились, то в МВД и КГБ они были (для них-то бензин «бесплатный», а и мотор при необходимости можно было поменять почти даром). Более того, в 1982 году появился РПД ВАЗ-411 с мотором мощностью 120—140 л. с. И это в автомобиле массой меньше тонны. Такие «копейки» были настоящими королями дорог. Для милиции также выпускали автомобили с 1,5-литровыми моторами от ВАЗ-2103. На этом интересные модификации ВАЗ-2101 не заканчивались. Так, например, в начале восьмиде-

саятых было изготовлено 47 электромобилей на базе «двойки», которые получили индекс ВАЗ-2801. Несмотря на то, что они показали свою пригодность к повседневной эксплуатации, было выпущено всего чуть больше пятидесяти таких машин из-за слишком малого запаса хода.

12. Первой серийной «единичкой» можно назвать машину, которая была выпущена в августе 1970 года и в этом же месяце первой была продана через дилерскую сеть владельца. Это был автомобиль вишневого цвета. Судьба его известна. 19 лет этот автомобиль был в одних руках, аккуратно и бережно использовался, а потом владелец вернул его АвтоВАЗу, получив в подарок от завода новенький ВАЗ-21093. Второй автомобиль, претендующий на звание первого, имеет табличку с номер для запчастей 0000001. Эта машина была белого цвета. В 1996 году в Самаре ее нашел тогдашний директор дилерской сети АвтоВАЗа, входивший еще и в экспертную группу конкурса по определению самой старой «копейки». Что примечательно почти за 30 лет эта «копеечка» ни разу не сменила хозяина. Завод выменял ее у вдовы владельца на новый автомобиль – ВАЗ-2111. Сейчас она отреставрирована и находится в собственности АвтоВАЗа. Но по факту ни тот, ни другой автомобиль первыми не были. А были ими шесть «единичек», выпущенные в первый день работы конвейера. Но они, как бы сейчас сказали, были пилотными, в продажу не поступали. Сначала на них отработывали процесс сборки, разбирая и собирая по несколько раз, а потом и вовсе использовали их в хозяйственных целях, после чего их история обрывается.

13. В 2000 году ВАЗ-2101 был назван «Российским автомобилем столетия». Такой конкурс проводил журнал «За рулем». В голосовании приняли участие десятки тысяч человек и 25% из них проголосовали именно за «копейку». На втором месте был ГАЗ-21, а на третьем ВАЗ-2110. Между тем проголосовать можно было, например, за «Руссо-Балт» или «Победу».

14. В 1970 году «единичка» стоила больших денег – 5 620 рублей. За эту сумму в то время можно было купить более престижный ГАЗ-21 «Волгу» или, сэкономив тысячу, «четыреста восьмой Москвич». Так или иначе, при средней зарплате в 115 рублей и двух работающих людей в семье, можно было за 3—5 лет накопить и, что немаловажно, купить свой собственный автомобиль. Почему именно купить? Потому что деньги были у многих, а за собственной машиной нужно было еще отстоять огромную очередь. «Копейка» же эту очередь сокращала в десятки раз со своей годовой программой выпуска в 200 000 штук.

15. Помимо того, что «единичка» в свое время была настоящим европейским автомобилем по уровню комфорта и технологий, она еще и оказалась отличным спортивным автомобилем. Во многом, кстати, благодаря доработке советских инженеров, превративших нижневальный фиатовский мотор в верхневальный, который стал отлично поддаваться форсировке. Так, в 1971 году спортивный ВАЗ-2101 завоевал Серебряный кубок в международном ралли-марафоне «Тур Европы», а в 1973 году – Серебряный и Золотой кубки. Гонялись на «копейке» не только многочисленные советские, но и европейские гонщики, предпочитая крепкий советский седан другим аналогам (Fiat 124, Seat-124, Tofas Murat 124, Fiat-Kia-124, Premier 118NE и другим). Стоит правда отметить, что большинство спортивных копеек тюнингвались дорожными импортными деталями, которые полулегально ввозились в страну из-за границы.

5 мифов о больших американских пикапах

Полноразмерные американские пикапы шикарны и привлекают внимания на дороге больше, чем какой-нибудь Porsche Cayenne или BMW X6. Рядом с ними эти крутые «внедорожники» выглядят недоразвитыми выскочками. Тем не менее в России на пикапы даже в сытые времена приходилось не более 1% продаж автомобилей, а в Штатах пикапы – это половина всех автомобильных продаж. Причин тому несколько, не будем сейчас в них вдаваться, а поговорим лучше о мифах, которые заставляют отказаться от покупки.

Миф первый: Пикапы – это некомфортные дорогие грузовики

Когда-то в семидесятых так и было. Максимум на что мог рассчитывать покупатель пикапа – это дерматиновые сиденья, кондиционер и радио. Сейчас времена изменились и американские пикапы оснащены так же, как дорогие внедорожники премиум-класса. У них есть все ассистенты безопасности, современная мультимедиа, шумоизоляция и отличная отделка.

Конечно, настоящий пикап будет рамным. А рама – это некоторый дискомфорт по сравнению с несущим кузовом. Но посмотрите на это с другой стороны. Пикап – это большой автомобиль с длинной базой, а значит, на дороге машину не будет трясти, как табуретку. Длинная база сама по себе делает машину комфортнее. Добавьте к этому нормальные «жирные» шины, а не низкопрофильные «катки», и ещё не понятно, что будет комфортнее на российских неидеальных дорогах.

Миф второй: Пикап – это автомобиль для строителей и фермеров

О, это, должно быть, вообще самый распространенный миф о пикапах. Да, фермерам не обойтись без пикапа – надо навоз возить, инвентарь, дрова и так далее. Но это не говорит о том, что для остальных автомобиль бесполезен. Напротив. Грузы – это ведь не только строительные материалы. Например, собрались вы всем семейством поехать покататься на велосипедах, или в поход с палатками, на рыбалку, на охоту. В кроссовер или внедорожник все не запихнешь, а кузов пикапа не ограничен по габаритам. В полноразмерном пикапе можно и мотоцикл перевести и квадрокоптер, и квадроцикл. Причем не нужно париться о чистоте – покидал всё в кузов, а потом просто помыл из шланга и дело с концом. И потом вы сами можете привезти мебель из Ikea, ламинат из Leroy Merlin, помочь соседям и родственникам с переездом или ремонтом. Пикап умеет чистить снег зимой, если приделать спереди ковш. Откровенно говоря, пикап с двойной кабиной (с двумя рядами сидений) – машина на все случаи жизни. Кстати, ещё пикапы запросто перевозят до 3—5 тонн груза на прицепе, то есть если у вас есть лодка, катер, или дом на колесах, пикап вам просто необходим.

Миф третий: Пикапы неэкономичны

Это не совсем миф, пикапы и правда кушает ого-го. Но только по сравнению с дизельным Гольфом. Если же взглянуть правде в глаза, то 18—20 литров 92-го по городу не так уж и много для такого здоровяка. А по трассе и того меньше. Всего 10—12 литров. Отечественные внедорожники со скромными размерами – Lada 4x4, Uaz Patriot, Hunter – едят почти столько же. Огромные Infiniti QX80, Land Cruiser 200, Nissan Patrol – все большие внедорожники не менее прожорливы. А между тем американцы часто используют на своих здоровенных 5,7-литровых V8 систему отключения половины цилиндров, что экономит немало топлива.

Миф четвертый: Пикапы небезопасны

Это полнейшая ерунда. Случись вдруг авария, где бы вы хотели оказаться: в почти шестиметровом 2,5-тонном Ford F-150 или в навороченном BMW X5? При прочих равных полноразмерный пикап намного прочнее больших кроссOVERов хотя бы потому, что в основе у него грузовая рама, рассчитанная на большие нагрузки. Что касается систем активной безопасности, то в современных пикапах есть все те же системы, что и в легковушках. Плюс ко всему нужно учесть то, что большинство автомобилей легче и ниже, поэтому статистика реальных аварий говорит о том, что смертность людей в реальных ДТП в пикапах ниже, чем в других автомобилях.

Миф пятый: Отсутствие официальной гарантии

На самом деле российские представительства Ford, Toyota, GM и другие не обеспечивают гарантию на полноразмерные пикапы, ввезенные из США. Однако реальность такова, что компании, которые занимаются поставкой таких пикапов в нашу страну, имеют собственные сервисные центры и предоставляют свою собственную гарантию на пикапы и полный спектр услуг по их обслуживанию.

И потом, пикап – это автомобиль, который создавался с расчетом на то, что четверо здоровенных мужиков, набитых гамбургерами, сядут в кабину, нагрузят тонну груза в кузов, прицепят сзади 3-тонный катер и покатят от западного побережья к восточному через всю страну. А в США, как и в России, есть штаты с разными погодными условиями, и пикапы везде прекрасно себя чувствуют. У них огромный запас прочности, они не привередливы к бензину, не боятся разбитых дорог, у них честный полный привод и рама, о которой я уже вспоминал. Что касается цен на обслуживание, то получится никак не больше, чем будет уходить на содержание какого-нибудь популярного премиального кроссовера. А порой даже меньше.

7 невероятных фактов о БелАЗе

1. Начнем с сути. БелАЗ – это такой огромный белорусский карьерный самосвал. Настолько огромный, что сравним по размерам с трехэтажным одноподъездным жилым домом на 12 квартир. А теперь представьте, что этот дом движется со скоростью 64 км/ч.

Бывают, конечно, дома на колесах. Но рядом с БелАЗом они будут казаться сарайчиками для дачных инструментов. Один БелАЗ, если его выпустить на дороги общего пользования, займет три полосы движения, а если поставить его поперек, то он один перекроет все 5 полос МКАДа и обочину – отличное средство для план-перехватов и задержания автомобилей подозреваемых.

2. Сам только автомобиль весит столько же, сколько 48 больших африканских слонов. Ещё 66 слонов он может взять на борт. Итого в загруженном состоянии БелАЗ весит, как сотня самых больших слонов.

3. Каждое из восьми колес грузовика весит, как три ваших автомобиля, и выдерживает более 100 тонн веса – для примера синий кит весит около 150 тонн. Кстати, в каждой крышке для усиления вшита почти тонна металла. Одна крышка стоит, как новый Volkswagen Touareg, в диаметре более 4 метров и имеет посадочный размер в 63 дюйма – о таких «катках» в своих клипах не мечтает даже Snoop Dogg.

4. А теперь о грустном. За одну смену грузовик опустошает два своих бака суммарным объемом 5600 литров – столько бензина хватило бы среднестатистическому автомобилисту на 3 года. Расход топлива – 1300 литров на 100 километров. Одна заправка такого монстра обходится в 200 000 рублей. Почувствую разницу со своими 2000 за полный бак.

5. А теперь о двигателе. Точнее о двигателях. У БелАЗа их шесть. Два дизельных и четыре электрических. То есть – да порадуйтесь «зеленые» – это гибрид. 8-литровый двигатель Bugatti выдает 1500 л.с. и 1600 Ньютон-метров крутящего момента. Один же дизельный мотор БелАЗа (кстати, детище компании «Волжский дизель им. Маминых») выдает 2330 л. с. Этого хватает, чтобы автомобиль передвигался без нагрузки. Когда же БелАЗ полностью загружают, в дело вступает второй мотор и все 4660 л.с. идут в дело, каждый из 9313 Нм крутящего момента старается сдвинуть с места 800 000 кг металла и полезных ископаемых.

6. Если вас не впечатлила мощность двигателя, то уж точно впечатлит вес и размер. Каждый весит 60 тонн. И размером с настоящий грузовик. Если вынуть оба двигателя, то внутри можно сделать отличную трехкомнатную квартиру. Если засыпать кузов землей, будет ещё и огород. А на козырьке над кабиной можно построить баню. Получается уже даже не дом на колесах, а целый приусадебный участок.

7. Стоит вся эта громадина 8—9 миллионов долларов. То есть примерно по 22 200 долларов за тонну «железа». Это примерно столько же, сколько просит Мерседес за тонну своего С-класса. Если же мерить стоимость лошадиной силы, то у БелАЗа единица мощности обходится примерно в 1716 долларов – цент в цент столько же, сколько и у Bugatti Chiron. Наверное, на это белорусы и ориентировались.

5 невероятных фактов о нашей автомобильной жизни

1. Больше всех

Безусловно, каждый из нас мечтает, чтобы его машина проехала как можно больше. Мы радуемся, когда машина прошла 250 000 км без особых проблем, и не без гордости рассказываем об этом при первой же возможности. Но это ерунда по сравнению с Volvo 1800S 1966 года выпуска Ирвина Гордона, который проехал на момент установления официального рекорда среди легковых автомобилей в 2014 году 3 039 122 мили, это примерно 4 890 000 км. Смею предположить, что сегодня пробег приближается уже к пятимиллионному.

Здорово и одновременно печально потому, что современные двигатели уже не могут похвастаться таким ресурсом и вряд ли этот рекорд будет когда-то побит каким-то из современных автомобилей.

2. Больше, чем людей

Как вы думаете, существует ли город, в котором машин, больше, чем людей? Раз я задаю этот вопрос, то, по всей видимости, да. Но где? В Китае? В Индии? На самом деле в США. Речь идет о Лос-Анджелесе. Реальное количество автомобилей на дорогах там значительно превышает количество официального населения города. А ещё в Лос-Анджелесе самые большие в мире пробки и там никто никогда не оценивает расстояние между пунктами А и Б в милях или километрах, только в единицах времени. Даже приблизительное расстояние между двумя точками маршрута вам почти никто не назовет, зато вне зависимости от сложности и протяженности маршрута, почти каждый с погрешностью в пять минут скажет, сколько это займет у вас времени.

3. Бесплатный бензин

В России в это сложно поверить, но в закрытом для туристов и прессы Туркменистане людям ежемесячно полагается бесплатный бензин. Точнее полагался до 1 июля 2014 года. До этого момента водителю легковой машины бесплатно было положено 120 литров бензина, водителю мотоцикла – 50 литров, а водителю грузовика, трактора или автобуса – 200 литров. Сейчас, к слову, литр 95-го в Туркмении стоит 16 центов. Местные жители, считают, что дорого, а мне нравится. Если перевести в рубли, то у нас 95-ый стоит около 39 рублей, а у них примерно 9,5 рублей за литр – в 4 раза дешевле.

4. Плата за простой

Знаете почему во всем мире не хватает парковочных мест для автомобилей? Потому что их число уже перевалило за миллиард. Миллиард автомобилей! Если поставить все эти автомобили вплотную друг к другу на одной большой парковке, то нам понадобится 5 таких городов как Москва, 11 таких городов как Берлин, 35 таких городов как Пенза или 198 таких городов как Сергиев Посад.

Более того, 95% времени своего срока службы автомобили стоят на парковке. В среднем каждый автовладелец совершает 18 поездок в неделю. Средняя продолжительность поездки составляет 20 минут. То есть в среднем в мире автомобиль находится в движении всего 6 часов в неделю, остальные 162 часа машина стоит на стоянке.

5. Вероятность погибнуть

По статистике, автомобильный транспорт самый опасный из всех остальных. Шанс погибнуть в авиакатастрофе составляет всего 1 к 55000, а шанс погибнуть в ДТП составляет

1 к 5000. То есть вероятность того, что вы погибните в автомобиле в 11 раз выше вероятности того, что вы погибните в самолете. Не слишком оптимистично, но это так.

Кстати, другая статистика говорит о том, что около 40% водителей, попавших в ДТП, даже не успевали нажать на педаль тормоза. Наука объясняет это так. Максимум 1 секунда требуется человеку на принятие решения в экстренной ситуации, и минимум одна секунда нужна для того, чтобы утопить педаль тормоза в пол. На скорости 110 км/ч за одну секунду автомобиль проезжает 30 м. А если это трасса и встречный автомобиль тоже едет со скоростью 110 км/ч, за одну секунду вы сблизитесь на 60 метров. В результате до момента, когда вы нажмете на педаль тормоза, вы проедете расстояние, равное прямому отрезку большого школьного стадиона.

7 стран, где машина – это роскошь

В 2017 году правительство фактически запретило ввоз в Россию подержанных иномарок под предлогом того, что они не оборудованы системой ЭРА-ГЛОНАСС. При этом просто установить систему самостоятельно недостаточно, так как автомобиль должен будет пройти как минимум два краш-теста. Иными словами, если вы хотите привезти из Германии Toyota Prius, вам нужно будет купить три Приуса, два из которых придется разбить.

При этом цены на новые машины за последние два года выросли в полтора, а иногда и в два раза. Так, фактическая цена самого дешевого «голого» нового автомобиля находится на отметке в 400 000 рублей. Много это или мало? Безусловно, много. Но, что если посмотреть на другие страны?

Куба

На Кубе полно автомобилей времен СССР. За какую-нибудь копейку семидесятых годов в более или менее приличном состоянии просят 12 000 долларов или около 720 000 рублей. Toyota Corolla стоит 44 000 долларов (2,5 миллиона рублей), а Peugeot 508 – почти такая же роскошь, как Lamborghini (263 000 долларов = 15,6 миллионов рублей). Это связано с огромными таможенными пошлинами на ввозимые на остров автомобили. При этом собственного автозавода на Кубе нет.

Северная Корея

В СССР автомобиль могли себе позволить многие. Только автомобилей на всех не хватало. Похожая ситуация сейчас и в Северной Корее. Купить себе машину в этой стране практически невозможно, даже если есть деньги, потому как без разрешения машину вам не продадут. А чтобы получить это самое разрешение, нужно совершить в буквальном смысле подвиг. Боевой или трудовой. Или быть чиновником – тогда ничего экстраординарного совершать не придется.

Как такового автомобильного рынка в стране нет. Есть только корейский клон Mercedes W201 – Pyongyang 4.10 с двигателем от ГАЗ-69 и старые советские Жигули, за которые, кстати, просят больше, чем за новые отечественные машины – 20 000 долларов (1,2 миллиона рублей). И это при том, что импорт запчастей даже на советские машины перекрыли еще 20 лет назад.

Китай

Цены на китайские машины в России одни из самых низких. Каким тогда образом Китай попал в наш рейтинг? Всё просто. Дорогими в Китае являются только машины не китайского происхождения. Поэтому там так много заводов, построенных в сотрудничестве с европейскими, японскими и американскими производителями. Для сравнения новая Ауди А4 в России стоит в среднем 35 000 долларов (2,1 млн рублей), а в Китае в два раза дороже – 70 000 долларов (4,2 млн рублей).

Кроме этого, за роскошные премиальные автомобили придется еще заплатить налог, равный примерно трети стоимости автомобиля, то есть еще около 1,5 миллионов рублей. Плюс еще 10 000 долларов с вас могут (зависит от провинции, города, марки и модели автомобиля) запросить за выдачу регистрационных знаков. Итого Ауди А4 может обойтись в 6 миллионов рублей, а длиннобазный BMW 7-серии в почти 15 миллионов рублей.

Индонезия

Политика индонезийских властей схожа с политикой России, Китая или других стран, которые вводят огромные пошлины на машины, произведенные за пределами страны. Так в Индонезии Toyota Prius обойдется в 60 000 долларов (3,6 млн рублей), а BMW M3 в 175 000 долларов (10,5 млн рублей). Если же говорить о каком-нибудь Феррари, например, 458, то раскошелиться придется минимум на 700 000 долларов (42 млн рублей).

Малайзия

Малайзия – это ещё одно государство, которое пошло по пути высоких заградительных пошлин и налогов. Это привело к тому, что Toyota Camry и Honda Accord тут считаются люксовыми автомобилями и даже в базовых комплектациях стоят около 40 000 долларов (2,4 млн рублей). Если смотреть на рынок в среднем, то цены выше среднеевропейских и среднеамериканских примерно в 2,2 раза. Грубо говоря, условный Мерседес в Штатах будет стоить 45 000 долларов, а в Малайзии около 100 000.

Сингапур

Когда-то не так уж и давно в Сингапуре все было великолепно. Настолько хорошо, что машину себе мог позволить каждый. В итоге страна встала в одну большую пробку. Тогда власти решили, как и большинство из вышеперечисленных стран, ввести на автомобили огромные налоги и заградительные пошлины. Чтобы вы понимали масштабы бедствия, Toyota Corolla в Сингапуре стоит 80 000 долларов (почти 5 миллионов рублей), а семейный кроссовер Hyundai Santa Fe – 157 000 долларов (почти 10 миллионов рублей). За эти деньги в Великобритании можно купить, например, Aston Martin или несколько Mercedes GLE.

И ладно бы машины просто стоили дорого. Право водить их стоит тоже баснословных денег. Дело в том, что государство выделяет в год очень маленькую квоту водительских удостоверений. Право обладать правами (простите за каламбур) выставляется на аукцион. Более того, к аукциону допускаются только те, у кого уже есть новая машина, а сами права действуют 10 лет с момента покупки автомобиля. При этом если ты купил машину, но тебе не хватило денег на водительское удостоверение, никого это не волнует, время тикает, копи дальше.

Великобритания

Странно, что Великобритания попала в наш рейтинг? Конечно, странно. Особенно учитывая то, что цены на новые машины тут средние по миру, а подержанные машины стоят вообще копейки. Так, например, подержанный условный VW Golf, который в Германии или России стоил бы 10 000 долларов, в Великобритании обойдется в 4000. Низкая стоимость подержанных машин в Великобритании обусловлена тем, что автомобили оттуда фактически никуда не уходят. Никому, кроме британцев (и еще нескольких стран) не нужны праворульные машины и внутренний рынок б/у автомобилей сильно перенасыщен.

Причина же попадания Британии в наш рейтинг кроется в стоимости страховки на все виды транспорта – она самая большая в мире. Например, ограниченная страховка на обычный двухлитровый универсал для 28-летнего мужчины, проживающего на острове больше двух лет, с хорошим 10-летним стажем вождения на 1 год обойдется в 5,5 тысяч долларов (330 000 рублей). Средняя же стоимость страховки равна 11 350 долларам. При этом стоимость автомобиля мало влияет на стоимость страховки, и может получиться так, что за страховку машины стоимостью 1000 долларов придется отдать 10 000 долларов. Это как если бы страховка на старые дедушкины Жигули стоила, как новая Lada Vesta.

14 непонятных слов из мира тюнинга

Нет сомнений, что сокращения придумали для того, чтобы люди на работе не тратили много времени на разговоры. В армии это особенно важно. Чем быстрее ты отдашь приказ, тем скорее победишь противника. В разгар сражения вы не захотите тратить 40 секунд драгоценного времени, чтобы сказать: «Боевая зарядка этого самолета должна состоять из осколочно-фугасной авиационной бомбы, разовой бомбовой кассеты с противотанковыми элементами, свободнопадающей бетонобойной авиабомбы калибра 500 килограмм и подвесного контейнера малогабаритных боеприпасов второго типа». Вы скажете просто: «БЗ из ОФАБ-250, РБК-500ПТАБ, БЕТАБ-500 и КМГУ-2» и выиграете войну.

Но это касается не только военных. Как-то раз я сидел на встрече серьезных финансов и после того как она закончилась, знакомый подошел ко мне и спросил, что я думаю по обсуждаемому вопросу, на что я сказал, что... вообще-то я не понял ни слова.

Ещё хуже дела обстоят с программистами. Они разговаривают так, что удивляешься, как они вообще друг друга понимают. А однажды я пришел в магазин за новым ноутбуком и продавец начал засыпать меня терминами из трех и четырех английских букв. И знаете что? Если бы я понимал, что значат эти буквы, я бы не просил его помочь мне с выбором.

А чтобы вы не чувствовали себя неловко в компании автомобильных маньяков и любителей всякого рода тюнинга, вот вам небольшой словарик, изучив который, вы хотя бы будете понимать о чем идет речь, и перестанете делать вид, что вам очень интересен ваш смартфон.

И пока ваша голова еще не забила набором букв из мира тюнинга, пробежимся по словам, которые можно услышать просто на авторынке.

Рейлинги – это такие металлические поручни на крыше универсалов и внедорожников. К ним обычно крепится дополнительный багажник.

Молдинг – это пластиковая накладка на двери и бампера. Обычно они нужны просто для красоты, но иногда для защиты.

Дефлектор – от латинского deflecto – отклонять. Понимая перевод, становится легче. Дефлекторами называют накладки на капот и боковые окна машины. В простонародье первые ещё зовутся «мухобойками», а вторые – «козырьками для стекол». Также дефлекторами называют вентиляционные отверстия на центральной консоли в салоне машины, из которых дует воздух и которые можно направлять в разные стороны.

А теперь перейдем к самым распространенным жаргонизмам тюнеров.

Сток – заводская комплектация без каких-либо внешних или скрытых изменений. Про машину, которая не подвергалась никакому тюнингу, говорят, что она стоковая.

Корч – это полностью переделанный серийный автомобиль, подготовленный и заточенный под какой-то тип соревнований, но потерявший свою утилитарность и возможность нормально передвигаться по дорогам общего пользования. Среди молодежи, правда, бытует ошибочное мнение, что корч – это любая полуразобранная машина, которая на ладан дышит.

Дрифт – движение автомобиля в управляемом заносе.

Стайлинг – изменение внешнего вида автомобиля, которое никак (или почти) никак не влияет на технические характеристики автомобиля. Например, хромированные колпаки на колеса и красивые рельефные бампера с дополнительными воздухозаборниками и светодиодными фонарями – это чистой воды стайлинг.

Тру/ Не тру – от английского true – истинный. Такие слова говорят, когда дают оценку автомобилю. Например, огромные хромированные диски на Cadillac Escalade – это тру, а дорогие современные колеса с литыми дисками на «Победе» – не тру. Синонимом часто может служить слово «круто».

Клин лук – так говорят, когда на машине нет ничего лишнего. То есть никаких лишних спойлеров, молдингов и побрекушек. Плюс машина должна быть в идеальном состоянии, намыта и начищена до блеска. Антоним «клин луку» – «колхоз».

Сплиттер – это рассекающий воздух, который нужен для того, чтобы перенаправлять воздушные потоки, в частности создавать зону пониженного давления под днищем автомобиля для лучшего сцепления с дорогой. Обычно он ставится внизу бампера на спортивных машинах. Часто сплиттерами называют и резиновую полосу под бампером большинства иномарок.

Флиппер – это разноцветная накладка на боковину шины. И по-хорошему ее нужно называть «вайтволлом». В теории она может быть любого цвета, но чаще всего встречаются белые, которые используются для придания старым автомобилям с уже современными покрышками ретро стиля. По идее флипперы – это элементы стайлинга (украшательства), но отчасти они могут выполнять и защитную функцию, например, направлять брызги и грязь на дорогу, а не на кузов автомобиля, или защищать покрышку и диск от повреждений при притирании к бордюру или наезде на какое-то препятствие.

Свап – это слово применяется по отношению к двигателю и означает, что старый двигатель заменен на более мощный или установлен наддув. В более общем понимании свапом двигателя можно считать мероприятия по существенному увеличению мощности машины.

Слипер – от английского «спящий». Так называют машины, которые своим внешним видом не выдают своих возможностей и мощности. Слиперы могут быть стоковые (например, 24-я «Волга» с V8 от ГАЗ-53) или доработанные путем свапа двигателя (типа «копейки» с внешним видом серийного автомобиля и мотором от Subaru WRS STI).

Дроп – это уменьшение дорожного просвета. В принципе заниженные Приоры с резанными пружинами – это тоже дроп. Но дроп с пневмоподвеской намного практичнее: припарковался – опустил кузов хоть до земли, поехал – поднял. Кстати говоря, поклонников дропа называют стенсерами.

Драг, Дрэг – от английского «drag» – тянуть. Так называют все гонки по прямой. Однако изначально словом «drag» назывались американские парные заезды машин на 402 метра, или, если говорить по-американски, четверть мили. Отсюда еще одно название – «квотер», по-английского «четверть».

Бернаут – на профессиональном языке это означает прогрев резины на стоящем автомобиле. Часто применяется перед драг-заездами для лучшего сцепления с дорогой. Однако со временем из-за эффектного дыма из под колес бернаут превратился в отдельный элемент шоу со жжением резины на месте.

Шейвинг – удаление с кузова автомобиля всех молдингов, ручек, шильдиков, замков и так далее. Суть шейвинга заключается в том, чтобы создать ровную поверхность без всего.

8 интересных фактов о выхлопных системах

1. Инженеры британской марки AC Cobra запатентовали звук выхлопа своих машин, так как главный инженер считал, что это вторая главная вещь после дизайна, которая определяет индивидуальность автомобиля. Ведь все остальные характеристики, по его мнению, у автомобилей примерно одинаковы. И как, черт возьми, он был прав, – думаю я, – глядя на современные Kia, Hyundai, Nissan, Volkswagen и так далее.

2. Настройкой звука выхлопной системы Audi RS4 занимались не инженеры, а специалисты профессиональной звукозаписывающей студии. Они старались сделать звук выхлопа идеальным. При этом на низких оборотах машина звучит низким басом, на средних – тенором, а ближе к красной зоне – сопрано.

3. При тестовых испытаниях Bugatti Veyron двигатель и выхлопная система настолько перегревались, что из выхлопной трубы периодически вырывалось двухметровое пламя. Чтобы этого избежать, пришлось изготавливать глушитель из титана.

A Lamborghini Aventador, напротив, использует огонь из выхлопных труб как приятный бонус для покупателей. Кстати, метать огонь из труб могут и машины попроще. Для этого нужен прямоточный глушитель с большим диаметром сопла, который почти не будет гасить температуру и давление выхлопных газов.

4. Помимо соревнований по автозвуку проводятся еще соревнования по звуку выхлопных систем. На одном из таких конкурсов в Америке людям предложили с завязанными глазами по звуку выхлопа определить марку машины, которая перед ними стоит. Самыми часто угадываемыми оказались Subaru и Ferrari.

5. Звук выхлопа Aton Martin Vantage в режиме «газ в пол» на максимальных оборотах слышен на расстоянии 6 километров от суперкара.

6. Многие производители спортивных автомобилей ставят на свои машины специальные устройства, снижающие или увеличивающие громкость выхлопной системы. Так делают не только для того, чтобы громкий звук не надоедал водителю постоянно, но и для того, чтобы машины удовлетворяли европейским нормам по шумности. Как правило, добиваются этого установкой специальных клапанов и перегородок в выхлопной системе.

7. По данным британской страховой компании прямоточный глушитель увеличивает мощность автомобиля примерно на пять процентов и ухудшает слух водителя при ежедневном использовании на 2—3 процента.

8. В современных машинах звук выхлопа, который мы слышим, часто оказывается не натуральным, а запрограммированным. Порой даже стереосистемы подыгрывают ему в салоне через штатные динамики. Иногда производители маленьких городских заряженных хэтчбеков пользуются этим, даже не скрывая, и позволяют в меню бортового компьютера выбрать водителю звук, который он будет слышать в салоне. Например, маленький Рено с небольшим четырехцилиндровым двигателем под капотом может звучать в салоне как V6 или V8. Или как Nissan GT-R. Или как Dodge Charger 1971 года.

Какие ограничения скорости в разных странах

Ограничения скорости в нашей жизни появились еще до того, как получили распространение автомобили. Так, в Англии аж в 1865 году приняли ограничение скорости для всех самодвижущихся повозок, в том числе и автомобилей. Согласно ему в городе можно было двигаться со скоростью не быстрее трех километров час, а за городом – 6 км/ч. При этом впереди машины должен был идти человек с красным флагом или фонарем (ночью). Смешно?

А вот вам еще один повод для хихиканий. Несмотря на то, что эти ограничения скорости были отменены в 1896 году, сегодня средняя скорость в центре Лондона составляет всего 16 км/ч. То есть примерно столько же, сколько сто с лишним лет назад, когда по городу передвигались на конных экипажах.

Если говорить об официальных ограничениях скорости сегодня, то можно прийти к выводу, что в России все еще не так уж и плохо. В городе у нас разрешено ехать 60 км/ч, за городом – 90, а по автомагистрали 110, причем иногда встречаются дороги с ограничением скорости в 130 км/ч. Добавьте к этому «бесплатные» 20 км/ч и получите весьма себе лояльные ограничения.

В Европе, например, скорость в городе, как правило, ограничена 50 км/ч (поэтому, кстати, на французских Пежо и Ситроенах, оцифровка спидометра нечетная, то есть 10, 30, 50, 70, 90 и так далее). За городом почти во всех европейских странах можно ездить со скоростью 90 км/ч. «Почти» потому что в Швейцарии, Дании, Голландии, Норвегии и Финляндии только 80 км/ч. На автомагистралях ограничения такие же, как и у нас, 110—130 км/ч.

Однако и тут есть свои нюансы. Например, во Франции, ограничение скорости зависит от погоды. Если в ясную погоду ограничения на автомагистралях – 130 км/ч, то в дождь – 110. А на обычных дорогах в непогоду можно ехать только 80 км/ч вместо стандартных 90. В Польше максимальная скорость зависит от времени суток. Если днем в населенных пунктах максимум – 50, то ночью можно ехать на 10 км/ч быстрее. В Эстонии ограничения зависят от времени года: летом на автомагистрали – 130 км/ч, а зимой – 90.

Про Германию мы вроде как знаем, что там нет ограничений максимальной скорости. Формально это так, но на многих автобанах все же установлены знаки ограничения в 130 км/ч. Данная мера стала применяться в связи с протестами экологов. Кстати говоря, ограничения на всех автострадах не появились только потому, что Ангела Меркель была против, а что будет после очередных выборов – пока не известно. Еще одна замечательная особенность автобана заключается в том, что рекомендованная минимальная скорость составляет там 100 км/ч.

В США все сложно по причине того, что там правительство каждого штата может само устанавливать ограничения и вводить свои законы. Как правило, в жилых зонах машинам разрешено ехать не быстрее 30 миль в час (48 км/ч), а на трассах ограничения от 55 до 75 миль/ч (88—120 км/ч).

В Китае максимальная городская скорость по однополосной дороге составляет 50 км/ч, а на двухполосных – 70 км/ч. На скоростных магистралях ограничение – 120 км/ч. Интересная особенность заключается в том, что военным разрешено игнорировать почти все правила дорожного движения, в том числе и по ограничению скорости.

В Индии нет единого ограничения скорости для всех дорог. Так, например, на многих загородных шоссе ограничение скорости составляет 80 км/ч, на некоторых дорогах ограничение в 100 км/ч, а на вылетной магистрали аэропорта Бангалора, открывшейся в 2008 году, расчетная скорость равна 130 км/ч.

В Объединенных Арабских Эмиратах ограничение скорости в городе равно 60 км/ч, за городом – 120 км/ч, а на автомагистралях 140 км/ч.

Если говорить про самое раскрепощенное в плане скоростных ограничений место, то это остров Мэн. Там вообще нет никаких ограничений по умолчанию.

И напоследок еще немного интересных фактов. Первый закон об ограничении скорости вступил в силу в 1901 году в штате Коннектикут (английский закон 1865 года официально назывался «Закон о красном флаге»). Он разрешал моторизованным транспортным средствам двигаться со скоростью 19 км/ч по проселочным дорогам и 13 км/ч по городу.

Но задолго до этого в 1741 году императрица Елизавета Петровна, будучи возмущенной тем, что «многие всяких чинов люди ездят на резвых лошадях и дают и побивают людей», издала указ, запрещающий ездить в Москве на резвых лошадях: «Всем обывателям объявить с подписками, чтоб никто в Москве по улицам на резвых лошадях отнюдь не ездили и людям утеснения и убивства не чинили». Это можно считать первой попыткой установления ограничения скорости в истории, по крайней мере, России.

Всамоделешные ограничения скорости в России появились впервые в 1920 году (за подписью В. И. Ленина). Они предписывали легковым автомобилям двигаться не быстрее 25 верст в час, грузовым – 15 верст в час, а ночью – 10 (в одной версте 1,07 км).

В 1939 году в силу вступили новые ограничения скорости – 100 км/ч для легковых автомобилей и 70 км/ч для грузовых. Через два года ограничения изменили: 80 и 60 км/ч для легковушек и грузовиков соответственно за городом и 40 км/ч в городе. В 1953 году ограничения скорости отменили, а в 1957 их вновь вернули. Современные ограничения скорости у нас действуют с 1976 года.

ПДД в других странах

Мы привыкли к одним правилам дорожного движения и думаем, что наши правила самые правильные правила в мире и ни какие другие правила не победят наши правила по правильности. Но это далеко не так. В разных странах правила, порой, противоположены, а иногда отличаются от наших в важных нюансах.

1. Перекрестки

Так, например, несмотря на то, что в Европе в целом ПДД очень похожи на наши российские, на круговых развязках следует иметь ввиду, что главная всегда будет у того, кто едет по кольцу. В США уступает дорогу не тот, у кого помеха справа, а тот, кто позже подъехал к перекрестку. В Таиланде еще интересней – там проезжает первым тот, кто первый моргнул фарами. А в Индии сначала проезжает тот, у кого машина больше.

2. Телефонные разговоры

Почти во всех европейских странах и Америке разговоры по телефону без HandsFree запрещены еще с конца прошлого века. У нас тоже такой запрет есть. Но если мы привыкли к тому, что правила для того и есть, чтобы их нарушать, и в России за разговоры штрафуют крайне редко, то во многих других странах за это нарушения тормозят и штрафуют на суммы от 10 (в Боснии и Герцеговине) до 200 евро (в Испании) и выше.

3. Радар-детекторы

В российских машинах радар-детекторы есть у очень многих автовладельцев. Использование их не запрещено законом. Но в странах Западной Европы такие приборы запрещены законодательно. И если дорожная полиция обнаружит его у вас в машине, вам грозит не только штраф, но еще и его конфискация. Во Франции ко всему прочему еще и автомобиль могут отобрать.

4. Видеорегистраторы

У нас пользоваться видеорегистратором не только разрешено, но еще и рекомендуется, так как видеоматериал с таких устройств принимается в качестве доказательств в суде. Да и сотрудники ГИБДД в спорных ситуациях спрашивают о наличии видеорегистратора в машине. И какой бы правильной идеей это не казалось, во многих европейских странах видеорегистраторы запрещены, а в некоторых они просто не рекомендуются к использованию. Обоснование простое: забота о неприкосновенности частной жизни. В Австрии к вопросу подошли особенно серьезно: в прошлом году там появился штраф за размещение отснятых материалов в открытом доступе. И заплатить придется не каких-нибудь 500 рублей, а 10 000 евро (примерно 800 000 рублей)!

5. Остановка по требованию полиции

У нас останавливать просто так для проверки документов нельзя, но инспектора все равно останавливают, так как всегда можно к чему-то прикопаться или сказать, что проводится спецоперация. В США остановить могут только за нарушение. А вот выходить из машины при встрече с сотрудником дорожной полиции можно только, если он сам об этом попросит. При этом во время разговора нужно держать руки на руле и не делать резких движений. Сами знаете из новостей, нервные у них полицейские, могут пристрелить, если что. Кстати, если у нас за дачу взятки на дороге можно загнать в тюрьму только теоретически, то в Штатах за одно только предложение можно сесть за решетку по-настоящему.

6. Пописать

Если в дороге приспичило по нужде, то в России нет никаких законов, говорящих, что в этом случае делать, всем и так понятно – съезжаешь на обочину, в поле или за остановку и облегчаешься. Однако в Великобритании есть закон, говорящий, что делать. Касается он, правда, только мужчин. Если нужно сходить по маленькому, а туалета рядом нет, справить нужду можно на заднее колесо своего автомобиля. Интересно, почему именно на заднее?!

7. Штрафы

В последние годы ценники за нарушения в России переписывались и повышались несколько раз. Но в Финляндии все гораздо проще. Штрафы там не фиксированные, как в большинстве стран мира, а зависящие от дохода нарушителя, то есть за одно и то же нарушение можно заплатить и 20 евро, и 20 000. К слову сказать, такая система распространяется только на серьезные правонарушения. Любопытно, что в 2004 году один богатый финн заплатил за превышение скорости 170 000 евро.

8. Пешеходные переходы

Китайские власти, судя по всему, уже не знают, как бороться с перенаселением, поэтому водителям в Поднебесной запрещено пропускать пешеходов на дороге или даже сбрасывать скорость. «Зебры», на которых мы привыкли чувствовать в себя в относительной безопасности, в Китае означают только место, где пешеход может быстро перебежать дорогу, пока вокруг нет машин. Вот это я понимаю: и светофоров лишних ставить не надо, и пробок меньше, и пешеходы не борзеют. Кто платит дорожный налог, тот на дорогах и хозяин.

12 самых массовых автомобилей в мире

12 место: Chevrolet Impala

За все время производства с 1958 года было произведено около 14 миллионов этих машин. Что интересно, автомобиль никогда не был дешевым, однако уже в 1965 году Impala стала рекордсменом, разойдясь за год более чем миллионным тиражом. Секрет успеха, вероятно, в том, что американцы любят просторные комфортные машины. На данный момент в Штатах продается уже десятое поколение. В России же эта модель никогда не продавалась и в ближайшее время продаваться не будет.

11 место: Nissan Sunny/Sentra/Pulsar/Almera/Tiida

На разных континентах был известен под разными именами. И в разные периоды жизни ему тоже приходилось менять имя. Доподлинно известно, что родился автомобиль в 1966 году и с того времени пережил уже 10 поколений. Сколько на самом деле у него было имен и модификаций одному только богу известно. Но за сорок лет существования машину продали примерно 16 миллионов раз. Хотя пойдите там разбери, какие машины кто считал.

10 место: Volkswagen Passat

Еще не раз мы столкнемся с машинами Фольксвагена в нашем рейтинге, но пока что поговорим о Passat, который разошелся уже почти 16-миллионным тиражом по всему миру. Сегодня мы можем купить уже восьмое поколение модели. А ведь начиналось все в 1973 году с хэтчбеков, которые были размером с современный Polo. Passat никогда не был красавцем, но всегда был очень любим и в Европе, и в Америке, а позже и в Китае. Что касается России, то в девяностых и начале двухтысячных у нас были очень популярны подержанные «Пассаты» из Европы. Их, к слову, и сейчас любят, но уже в глубинке, где они доживают свой век.

9 место: Ford Model T

Несмотря на то, что Форд снял машину с производства еще до того, как вы родились (в 1927 году), Model T остается в числе рекордсменов по количеству изготовленных и проданных автомобилей (16,5 миллионов). Секрет успеха был в том, что основатель компании Генри Форд придумал промышленный конвейер, благодаря которому себестоимость автомобилей постоянно снижалась. Более того, была грамотно продумана логистика и были введены новые принципы торговли автомобилями. Сначала Форд дал возможность почувствовать прелесть индивидуальной мобильности американцам, а затем его дилерская сеть распространилась на Европу и даже Австралию. Примечательно еще и то, что таким тиражом автомобиль смог разойтись с неизменным дизайном меньше чем за 20 лет. Аплодируем стоя.

8 место: Honda Accord

Можно сказать, что Аккорд – это японский Пассат, и почти не ошибиться. Несмотря на то, что автомобиль появился в 1976 году, он смог превзойти продажи немца и разойтись тиражом в 17,5 миллионов. Свое шествие по планете Accord начал с Японии, но настоящая популярность к нему пришла в Америке. В США автомобиль появился как раз во время топливного кризиса, когда рынку, заполненному седанами с большими прожорливыми моторами, требовалась более экономичная модель. Чуть позже Аккорд стал первым японским автомобилем, чье производство было налажено в Штатах.

7 место: Honda Civic

Еще одно место в нашем ТОПе занимает Honda Civic. Её производство началось в 1972 году. И в прошлом году на свет появилось десятое поколение модели. Автомобиль довольно экономичный и доступный (по крайней мере, в Америке), пользуется большой популярностью у молодежи. Всего продано 18,5 миллионов машин. В России, кстати, Civic тоже очень любят, но в последние годы он стал просто не по карману, продажи упали, и теперь купить его официально у нас в стране нельзя.

6 место: Ford Escort

Машина, которая могла бы поспорить за первое место в сегодняшнем рейтинге, если бы не ушла с конвейера в 2000 году, уступив место всем известному Фокусу. Модель изначально придумывалась для конкуренции с компактными европейскими моделями в Старом Свете. В 1981 году машина в слегка измененном виде вышла и на внутренний американский рынок, чтобы конкурировать с экономичными небольшими японскими моделями, имевшими в то время особенную популярность из-за скромного аппетита, но такой же популярности, как в Европе, Эскорт в США так и не снискал. Результаты продаж разнятся: от 16,5 до 20 миллионов.

5 место: Lada Classic

Формально Ваз 2101, 2102, 2103,...,2107 – это разные модели, но если взглянуть правде в глаза, то отличий между «копейкой» и «семеркой» гораздо меньше, чем между первым и нынешним поколением «Пассата». Если бы мы говорили о машинах, которые продавались с минимальными изменениями, то Lada оказалась бы на втором месте. О машине вы и сами все знаете, стоит лишь сказать, что если посчитать все выпущенные модификации, то получится примерно 19,5 миллионов.

4 место: Volkswagen Beetle

Сегодня любимец девчонок, оригинальный «Жук» в свое время был не просто народным автомобилем, а хитом. Если не брать во внимание то, что руку к созданию машины приложил Гитлер, а ограничиться только тем, что его разработкой занимался сам Фердинанд Порше, автомобиль был воплощением мечты среднестатистического европейца 30-х годов двадцатого века. Автомобиль очень скромных размеров поставил на колеса пол Европы, а потом пришел завоевывать США и Латинскую Америку, где его, кстати, сняли с производства не так уж и давно. И да, он разошелся тиражом в 23,5 миллиона экземпляров.

3 место: Volkswagen Golf

Это как раз тот случай, когда ученик превзошел учителя. Изначально Golf задумывался как замена старому Beetle, но в результате долгие годы автомобили выпускались параллельно. Первые Golf появились у дилеров в 1974 году и почти сразу стали бестселлерами. Почти каждый год, когда выходило новое поколение, Golf удостоивался звания «Автомобиль года» и небезосновательно. В честь него даже назвали целый автомобильный сегмент. А сам автомобиль, кстати, получил имя не в честь игры, а в честь теплого атлантического течения Гольфстрим. За все время было выпущено более 27,5 миллионов машин. И их количество по-прежнему растет, так как даже спустя 40 лет автомобиль по-прежнему находится на вершинах рейтингов продаж. Во многом именно благодаря Гольфу Volkswagen находится на втором месте среди автопроизводителей в мире.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.