

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
Конец ознакомительного фрагмента.	16

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 непристегнутого 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 дождаться, 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 постойте минутку и перейдите 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 амортизаторами»

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», «Первопроходец», «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 восьмидесятых 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 владельцу. 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 людях 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 тюнинговались 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.

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.