



Малооборотистый руль облегчает маневрирование.

«Соболь» в большом городе

На «Соболе» с двигателем Cummins, который проходит ресурсные испытания в нашей редакции, приходится немало ездить по городским улицам с их тянучками и пробками. Как же показала себя машина в этих условиях?

Динамические качества «Соболя» вполне позволяют ему двигаться по городу в одном ряду с легковыми автомобилями. А в тянучках и пробках есть преимущество: высокая посадка водителя, которая обеспечивает лучший обзор – поверх крыш легковушек. Как в известной сказке: «Высоко сиду – далеко гляжу!». А

видеть препятствия, расположенные близко к машине, помогает короткий покатый капот.

Большие наружные зеркала обеспечивают хорошую обзорность назад даже в дождь и снег, поскольку они подогреваемые. Нижние их широкоугольные вставки позволяют наблюдать ситуацию сбоку от автомобиля: прекрасно видно, как

задние колеса вписываются в полосу движения, насколько близко от них находится разделительная полоса или бровка.

Поскольку общая ширина «Соболя» больше, чем у легковушек и многих джипов, вождение в тесном потоке требует особой аккуратности. И здесь нужно отметить, что высота расположения боковых зеркал у «Соболя» очень удачная. Она позволяет им проходить, во-первых, над зеркалами легковых авто, а во-вторых, – под зеркалами грузовиков. А вот «одноклассников» – легких фургонов и микроавтобусов, а также некоторых джипов приходится остерегаться. Однажды, когда мы стали опережать в тянучке фургон Mercedes-Benz, он слегка вильнул в нашу сторону и задел наше зеркало своим. Впрочем, все обошлось благополучно: наше зер-

кало просто сложилось. Хуже, если бы фургон обогнал нас...

Как известно, в тянучках, с их бесконечными разгонами и торможениями, приходится постоянно манипулировать педалями и рычагами. В «Соболе» работу с педалями облегчает удобная «табуреточная» посадка. Педали сцепления и тормоза у этой машины тугими никак не назывешь, но все же хотелось бы, чтобы они были чуть помягче, как на легковушках. Не помешала бы, конечно, и площадка для отдыха левой ноги. Очень важно, что передачи переключаются четко, хотя и жестковато.

В тянучках на крутых киевских подъемах мы часто трогались с ручника. Это удобно при более-менее

длительных остановках транспортного потока, чтобы правая нога отдыхала от педали тормоза. Однако оказалось, что ход у рычага немалый, и водителю с не очень длинными руками приходится каждый раз наклоняться вправо.

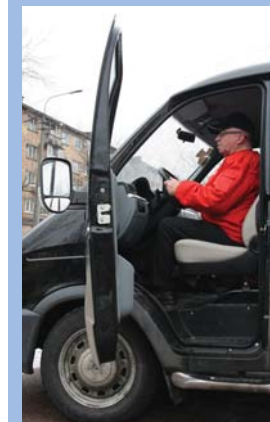
Передаточные числа в трансмиссии «Соболя» таковы, что машина уверенно движется в тянучках на малой скорости. Но при 15 км/ч возникает дилемма: то ли ехать на первой передаче с высоким числом оборотов, то ли в натяг на второй. Однако уже с 20 км/ч «Соболь» на второй передаче тянет уверенно.

Нередко выручала нас хорошая маневренность автомобиля. Этому способствуют радиус поворота (5,5 м) и довольно острый для такого класса руль: от упора до упора – три оборота. Разыскивая лазейки в медленном ползущем потоке машин, мы в отличие от легковых иномарок без

труда заезжали колесами на бровку, благо высокий передний свес и крепкая подвеска это позволяли.

В городе заправок немало, но за указателем расхода топлива у «Соболя» приходится внимательно следить, так как он не отличается особой точностью. Красный сигнал загорается, когда в баке остается еще много соларки – литров 10–15. Расход топлива благодаря турбодизелю Cummins (2,8 л; 120 л. с.) довольно умеренный. По нашим наблюдениям, на городских улицах он составляет около 10 л на 100 км, а в смешанном цикле (город–трасса) снижается до 8,5 л на 100 км.

Что и говорить, в наше время езда по перегруженному транспорту мегаполису – удовольствие ниже среднего. Но, как мы убедились, наш «Соболь» хорошо приспособлен для такой жизни. □



Высокая «табуреточная» посадка обеспечивает хороший обзор и удобную работу педалями.



В плотном потоке машин зеркала «Соболя» легко проходят над зеркалами легковушек.



Чтобы полностью отпустить ручной тормоз, нужно заметно наклоняться.



Турбодизель Cummins в городских условиях показал себя весьма экономичным.