

ТЕСТЫ НА УПРАВЛЯЕМОСТЬ

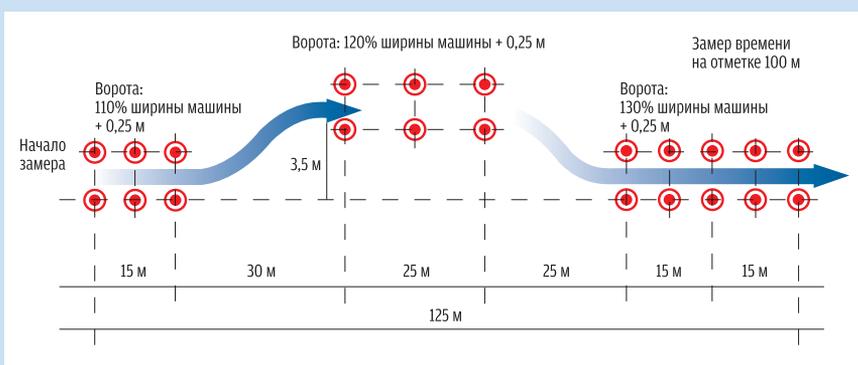
ДАННЫЕ ИЗМЕРЕНИЙ ПОЛУЧЕНЫ НА ДМИТРОВСКОМ АУТОПОЛИГОНЕ, ГДЕ БЫЛО ПРОВЕДЕНО ТЕСТИРОВАНИЕ ДИНАМИКИ ДВИЖЕНИЯ, ТОРМОЖЕНИЯ НА СУХОЙ ТРАССЕ, А ТАКЖЕ ИЗМЕРЕНЫ ЭЛАСТИЧНОСТЬ И УРОВЕНЬ ШУМА.



«ЛОСИНЫЙ ТЕСТ» (ПЕРЕСТАВКА) НА СРЕДНЕЙ ГОРОДСКОЙ СКОРОСТИ

В рамках испытаний на полигоне тест на переставку VDA, или «лосиный тест», был проведен дважды: с пустыми и загруженными автомобилями. Последнее испытание призвано выявить предельный крен автомобиля при внезапном маневре расхождения с последующим возвращением на первоначальную полосу движения. Быстрее всех этот этап испытаний прошел Seat Ibiza, имеющий жесткую подвеску и точное рулевое управление. Почти не уступают лидеру Toyota Yaris и Skoda Fabia. Также легко поддавалась управлению и Mazda2, но ее разгруженная задняя ось постоянно уходила в занос. Хуже всех с испытанием справился Kia Rio, преодолевший данный участок медленно и с серьезными корректировками рулем.

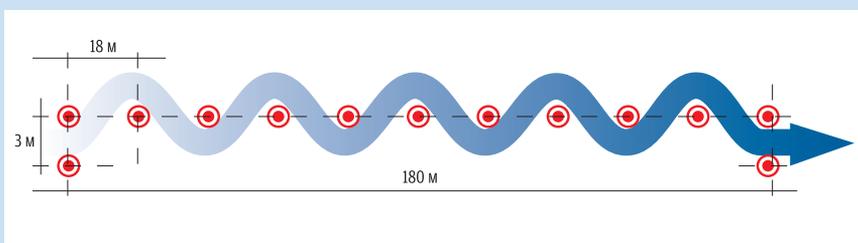
■ Лучший: Seat Ibiza □ Худший: Kia Rio



СКОРОСТНОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ

Как ведут себя участники испытаний при быстром выполнении маневра расхождения на шоссе, можно проверить при помощи теста ISO на управляемость. Это испытание позволяет судить о боковой устойчивости и управляемости автомобиля на скоростях свыше 110 км/ч. Темп постепенно увеличивается, пока автомобилю хватает сцепления с трассой, чтобы держаться в пределах ограниченного конуса коридора. Каждый автомобиль тестируется дважды: с водителем и пассажиром, а затем при максимально возможной нагрузке. Mazda2 и Skoda Fabia заметно превосходят остальных участников теста в скоростном маневрировании, причем траектория движения Mazda чуть точнее, да и в загруженном состоянии «японка» ведет себя лучше. Достаточно жесткая подвеска позволяет свести к минимуму боковые крены кузова. А вот Chevrolet Aveo, напротив, демонстрирует серьезные крены в поворотах и выполняет этот маневр медленнее других.

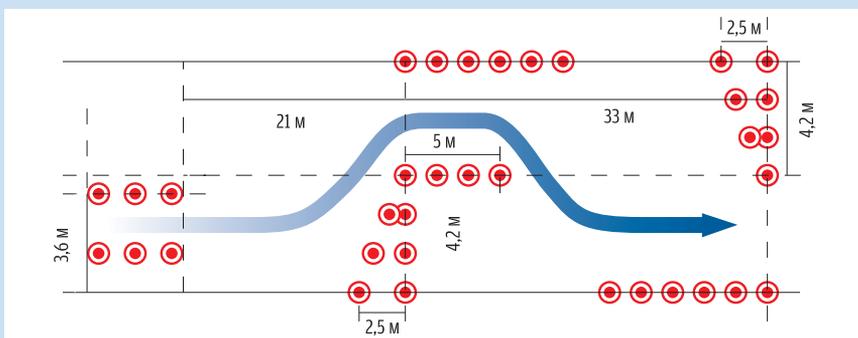
■ Лучший: Mazda2 □ Худший: Chevrolet Aveo



СЛАЛОМ

Боковая устойчивость и управляемость автомобиля в чередующихся поворотах оценивается при прохождении слаломной трассы. Для этого траектория движения автомобилем огибает установленные на расстоянии 18 метров друг от друга пилоны. Как и во всех других тестах на динамику движения, испытания проводятся в два этапа: для пустого и загруженного автомобиля. Mazda2 с ее точным рулевым управлением особенно четко справляется со «змейкой». Самую малость уступают ей в маневренности Suzuki Swift и Honda Jazz. Kia Rio вновь плетется позади.

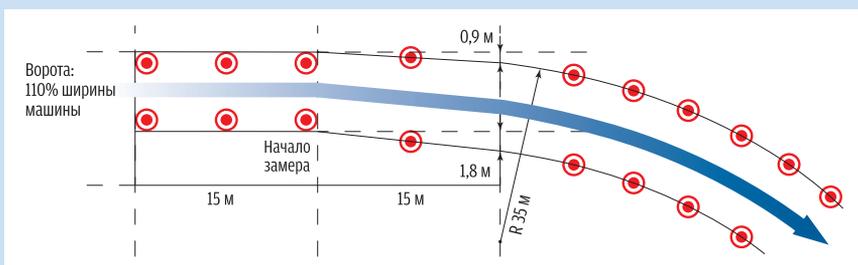
■ Лучший: Mazda2 □ Худший: Kia Rio



ДВОЙНАЯ ПЕРЕСТАВКА НА МОКРОЙ ДОРОГЕ

Испытание аналогично предыдущим, с той только разницей, что теперь автомобилям приходится бороться не только друг с другом, но еще и с сырой трассой. На мокром асфальте автомобиль должен на максимально возможной скорости уклониться от препятствия и затем снова вернуться на полосу движения. Skoda Fabia на этом этапе испытаний держалась максимально уверенно, ее реакции при смене направления движения были предельно сдержанными и точными. Немного хуже выглядели Mazda2 и Suzuki Swift. В арьергарде же на этот раз оказались Hyundai Getz и Kia Rio. Ситуацию могла бы изменить ESP, но — увы, в России большинство автомобилей системой стабилизации не оснащаются даже опционально.

■ Лучший: Skoda Fabia □ Худший: Hyundai Getz



СТАБИЛЬНОСТЬ В ПОВОРОТАХ

На мокрой трассе каждый тестируемый автомобиль попадает в критические условия, при которых проявляется избыточная или недостаточная поворачиваемость. В большом повороте радиусом 35 метров Mazda2, VW Polo и Suzuki Swift развивают почти одинаковые скорости, даже небольшая склонность к недостаточной поворачиваемости проявляется в одинаковой мере. Сильную недостаточную поворачиваемость и снос задней оси демонстрируют Mitsubishi Colt и Hyundai Getz.

■ Лучший: Mazda2 □ Худший: Mitsubishi Colt