

## С автоматом наперевес



**Облик нации определяют не только цвет волос, рост и кожный пигмент. С таким же успехом идентифицировать население той или иной части света могут особенности автомобильной промышленности. Спускаясь на еще один уровень обобщений, предположим, что эту же роль могли бы взять на себя типы трансмиссий, предпочитаемых в той или иной части света.**

Начнем с Америки. Огромные расстояния плюс тяга к перемещениям, да не к простым, а самым что ни на есть комфортным, помноженные на повсеместное стремление к упрощению, дали обильные всходы - 80% автомобильного парка США оборудованы АКПП. Японские острова - прямая противоположность Америке. Узенькие улочки, отсутствие расстояний и дружелюбные японцы, готовые перерезать друг друга за место для парковки. Тут, вроде бы, - раздолье для "механики": быстрый старт и разгон идеальны для юркания по стране Восходящего солнца. Но не все так просто - 60 % японских машин тоже оборудованы именно "автоматами". Все дело в обилии пробок, где отсутствие педали сцепления явно идет на пользу нервам. Другое дело Европа - сочетание просторов сельской местности с перегруженностью городов породило приемлемый гибрид: 30% выпускаемых автомобилей оснащаются автоматическими трансмиссиями. Что до России... впрочем, об этом немного позже.

### "Автомат" - друг человека.

"Автомат" - это для "хомо комфортус", человека комфортного. Мягкие, неторопливые разгоны, "задумывающиеся" реакции, возможность не напрягаясь использовать правую руку для сотовых переговоров. Мышиная возня в пробках и у светофоров - это не для нас, думают водители машин с АКПП. Считать копейки - тоже не стиль владельца такого автомобиля: пусть ремонт дорогостоящий, да и расход топлива немного больше - зато удобно.

Но кроме удобства этот тип трансмиссии выполняет и другие, не менее важные функции, такие как предохранение двигателя и ходовой от чрезмерных перегрузок, к примеру. При этом, правда, ресурс самой коробки немного меньше, чем у ее механического собрата - 300 тысяч для автомобилей среднего класса и 150-200 тысяч для малого. Но это не помешало европейским автобусным паркам, американской армии, truck racing'у и серии NASCAR практически в полном составе влиться в ряды горячих поклонников АКПП.

К чему бы это ни с того ни с сего зашел разговор об "автоматах" - резонно спросите вы. Вроде бы ни ВАЗ, ни ГАЗ, не говоря уж об АЗЛК и "Ижмаше", не собирались радовать нас новинками в этой области? Да, это так и, несмотря на это, нам кажется, что в этой области есть первые сдвиги. Совсем недавно нам удалось проехаться на двух новых российских машинах, снабженных АКПП.

### Как это было.



Весенний "Мир Автомобиля" был богат на новинки, сюрпризы и неожиданности. Но были там и свои "рояли в кустах". Эту роль с успехом выполняли два автомобиля - ГАЗ-3110 и ВАЗ-2120 "Надежда", представленные на стенде "Центра Автоматических Трансмиссий". Из-за отсутствия обозначений вполне сенсационная начинка была обойдена вниманием публики в первые дни, что, правда, компенсировалось ажиотажным спросом впоследствии. Все закономерно: ведь выставленные машины были не какими-то прототипами, а стопроцентно дееспособными автомобилями, один из которых уже принадлежал частному владельцу (ГАЗ-3110), а второй ("Надежда") сразу уходил в Тольятти, на ВАЗовское ОПП, где должен был подвергнуться всесторонним исследованиям специалистов. Да и сотрудников "Центра АТ" неспециалистами назвать нельзя, ведь это старейшее российское предприятие, еще в советские времена занимавшееся разработкой "автоматов" для



легковых автомобилей. А с 1990 года фирма работает при полной технической поддержке Zahnradfabrik Friedrichshafen, сокращенно - ZF, мирового лидера в производстве автоматических трансмиссий.

Международный сертификат, 18 филиалов по всей стране - как видите, дело поставлено на широкую ногу. Здесь говорят, что вскоре смогут оборудовать АКПП любой российский автомобиль. Но если вы думаете, что дело только в том, чтобы установить готовые немецкие коробки в наши машины, то заблуждаетесь. К примеру, для того, чтобы освободить правую руку водителя "Волги", пришлось сделать абсолютно новый маховик, изменить кардан, крепление гидромфты, спроектировать и создать новую проставку и "колокол" - чугунный кожух коробки. ГАЗ-3110 оборудуется АКПП ZF 5HP-19, которая крепится между лонжеронами на трех точках опоры. Кстати, этой же коробкой комплектуются и BMW седьмой серии. На полноприводный ВАЗ-2120 ставится ZF 4HP-22, вместе со сцепной передачей от AUDI. При полном сцеплении колес с дорогой крутящий момент передается в соотношении 75/25. Следующая цель - переднеприводные ВАЗы, где определенные трудности создает поперечно расположенный двигатель. Это не первые трудности с новым поколением Вазовских машин - к примеру, попытка установки дизелей на семейство 2108-09-099 окончилось провалом из-за большой вибронгруженности образцов. Но АКПП, видимо, повезло больше - по заявлениям специалистов, рабочие образцы уже не за горами - в любом случае, на "Мире Автомобиля'2001" их можно будет увидеть точно. Кстати, к разработкам "Центра АТ" живейший интерес проявляют автопарки ГУВД и мэрии, так что российские "автоматчики" не отрицают возможности поступления больших заказов. Но пока до серийного переоборудования дело не дошло, остается тестировать то, что есть.

### **"Автомат" в бою.**

Первой была "Волга". И сразу понравилась. Автоматическая трансмиссия откровенно идет этой машине - даже контроллер выглядит симпатичнее длинного и неказистого рычага "механики". АКПП поддерживает как привычный для этой машины темп движения, так и более динамичный, причем, если в промежутке 0-20 км/ч машина разгоняется немного хуже своего серийного собрата, то от 20 до 90 км/ч, за счет отсутствия потерь времени на переключение передач, выглядит несколько динамичнее. Понравилась работа адаптивной коробки - чем активнее крутишь двигатель, тем дальше откладывается момент переключения передач. Сам момент переключения не "задумывается", проходит быстро и без ощутимых толчков. Правда, есть некоторые запаздывания при переходе в режим kick-down - системе выбора более низкой передачи при резком или полном нажатии педали газа. Но, несмотря на это, чувствуется, что автоматическая трансмиссия позволяет реализовать всю мощность двигателя, что уже само по себе служит хорошей оценкой новой коробке передач.



В общем, "Волга" хороша как никогда...



С хорошим настроением пересаживаемся в "Надежду" и... чувствуем, что с хвалебными рецензиями придется повременить. Дело в том, что у коробки ВАЗ-2120 момент переключения "заточен" под пик крутящего момента, что хорошо на бездорожье или при буксировке, но абсолютно лишает машину какой-либо ездовой динамики. Создается впечатление, что автомобиль кто-то держит под уздцы, не давая как следует проявить себя на дороге. Вполне возможно, что это связано с настройками АКПП именно под эту машину, но, в любом случае чувствуется, что этот вариант еще довольно "сырой", требующий тщательной доработки и серьезных испытаний.

В любом случае, "Колёса" надеются, что Вазовские специалисты не оставят без внимания этот интересный вариант комплектации ВАЗ-2120.

**Александр Евштокин**

*Оригинал статьи находится на сайте журнала "Колеса", номер 8*