



ФИАТ-УНО с 1983 г. Преемник ФИАТ- 127. Самая популярная машина в Италии. Победитель конкурса Лучший европейский автомобиль 1984 года.

Такого типажа автомобилей, который сложился в США, нет нигде в мире, за исключением, пожалуй, Канады. В этих странах машины типа ЗАЗ-1102 и ВАЗ-2109 не считают нормальными, поэтому их сбыт составляет лишь несколько процентов от общего объема продаж.

Однако в Европе и Японии именно такие модели наиболее популярны. Тем, кто не знаком с классификацией сообщим, что к особо малому классу, о котором пойдет речь, мы отнесли машины габаритной длиной 3,4—3,8 м и шириной 1,5— 1,65 м, цена которых на 10—50% выше, чем машин класса микро.

В Европе на особо малый и малый классы приходится около 70 % от общего выпуска легковых автомобилей. Доля особо малого класса — около 30 %, что ежегодно составляет примерно 4,0 млн. шт. Основные изготовители таких машин — Франция, Италия и Испания, где модели особо малого класса составляют соответственно более 40, 35 и 70 % общего объема выпуска. Наиболее покупаемые в последние годы — Рено-Клио, Форд-Фиеста, ФИАТ-Уно и Пежо- 205. А вот в Японии популярность автомобилей особо малого класса явно ниже: например, Mazda и Мицубиси не делают их вовсе. Объяснение в том, что при покупке такой машины налоговое законодательство не позволяет японскому потребителю получить заметную выгоду по отношению к автомобилю малого класса. Тем не менее Ниссан-Микра, Сузуки-Свифт и Субару-Джасты известны в Европе, а Свифт с 1992 года стали выпускать по лицензии в Венгрии. Когда и как появились машины особо малого класса? Произошло это относительно недавно, в 60-е годы. Европейские микроавтомобили, столь распространенные в послевоенное время, эволюционировали в сторону повышения вместимости, комфортабельности и динамических качеств, поскольку были, мягко говоря, малоприспособлены для длительных поездок. Поэтому микро постепенно разделились на две группы — ту, где предлагали минимум удобств за минимум.

ФИАТ-127 (1971 — 1983 гг.). Маневренность, хорошие динамические качества и экономичность. Победитель конкурса Лучший европейский автомобиль 1972 года. 4—5 чел.; снаряженная масса — 710—840 кг; 4 цил.; 903—1301 см³; 40—75 л. е.; 130—165 км/ч .

группу более просторных и комфортабельных машин, лишь немного уступавших в комфорте тогдашним малолитражкам. Эти автомобили рекламировались уже как полноценное семейное транспортное средство, где с минимумом удобств размещались четверо взрослых (или двое взрослых и двое-трое детей). Одной из первых таких машин стала Рено-4 1961 года, которая получилась настолько удачной и так понравилась французам, что ее выпускали вплоть до 1993 года без серьезной модернизации. Эта модель с довольно большим 5-дверным кузовом трудно сказать, был ли это универсал или по-современному — хэтчбек при длине 3660 мм получилась куда просторнее, нежели тогдашняя люксовая микролитражка ФИАТ-600. Немаловажно и то, что у машины была редкая по тогдашним временам переднеприводная компоновка, — именно она позволила при столь ограниченных размерах существенно увеличить вместимость салона и повысить удобство посадки-высадки пассажиров.



ПЕЖО-Ю6-РАЛЛИ (с 1992 г.). Недорогая малогабаритная машина для любителей быстрой езды. 4—5 чел.; 810 кг; 4 цил.; 1360 см³; 100 л. е.. 190 км/ч.

Вслед за Рено-4 появились задне- моторные машины: английский Хиллман- Имп (1963) и ФИАТ-850 (1964). Все они сочетали в себе вместимость, достаточную для четырех взрослых, с минимальными эксплуатационными расходами, присущими машинам класса микро (или микроавтомобилем, говоря по-тогдашнему). Однако первый настоящий автомобиль особо малого класса, который воплотил в себе основные черты теперешних машин, появился чуть позже. Им стал ФИАТ-127 (1971), очень популярный на протяжении 70-х годов. Благодаря удачной форме кузова, переднеприводной компоновке с поперечным расположением двигателя, рациональным схемам подвески и высоким эксплуатационным качествам эта конструкция несколько лет задавала масштабы при разработке машин данного класса. По своим динамическим качествам она была едва ли не лучшей среди одноклассников (47 л. е., 140 км/ч, разгон с места до 100 км/ч за 20 с). По тому же пути пошли конку-города, так и для поездок по автострадам. Последние модели вроде Рено-Клио или Опель- Корса при ширине 1610—1625 мм не тесны и для пяти человек, как машины малого класса.

Сегодня в Европе продается 18 семейств машин особо малого класса. Они оснащены двигателями рабочим объемом 956—1905 см³ в диапазоне мощностей 42—135 л. е., имеют снаряженную массу 680—980 кг и развивают максимальную скорость от 130 до 212 км/ч. Конструктивно модели однотипны — все переднеприводные с поперечным расположением двигателя, у них несущие кузова, передние пружинные подвески типа Мак-Ферсон и легкие задние подвески упрощенной конструкции зависимого или независимого типа. Кузова — обычно 3- или 5-дверные типа хэтч- бек или универсал. Четырехдверных седанов в этом классе, по сути, нет, поскольку модификации с таким кузовом по своим эксплуатационным качествам, скорее, соответствуют уровню малого класса, как, например, ФИАТ-Дуна или Сузуки-Свифт-седан. Зато есть модификации с открытым кузовом кабриолет или родстер Пежо-205, Сузуки- Свифт, что придает им некоторую престижность — открытые модели значительно дороже, поскольку требуют серьезной переделки базового кузова.

Для популярных моделей ФИАТ- Уно, Форд-Фиеста, Пежо-205 предлагают до восьми модификаций бензиновых двигателей да еще три варианта дизелей разной мощности. Интересно, что Пежо и Рено выпускают не одно, а два и три семейства моделей этого класса: у Пежо это серии -106 и -205, у Рено — Клио, R5 и Твинго.

Любителям скоростной езды предлагают мощные модели типа Фиесты-Х112»и Клио-Вильямс с двигателями в 130— 150 л. с. и скоростью свыше 200 км/ч.

Наряду с обычными механическими коробками передач используются и автоматические трансмиссии — как гидромеханические, так и фрикционные клиноре- менные. Многие фирмы (в основном японские) предлагают и полноприводные комплектации, в том числе с автоматическими коробками. На такой машине можно ездить не только по городу, но и по загородной грунтовой дороге как летом, так и зимой.



ЛЯНЧА-УЮ (с 1985 Г.). Городская машина типа люкс на шасси, однотипном с ФИАТ-Уно. Наименьший габарит в классе; 4 чел.; 800— 890 кг; 4 цили.; 1108— 1297 см'; 51 — 74 л. е.; 142 — 170 км/ч.

РЕНО-4L (1961 — 1992 гг.). Ответ» на популярный в те годы крестьянский Ситроен-2 CV. Вместимость — 4 чел.; снаряженная масса — 600 кг; двигатель — 4 цили.; 747 см ; 27 л. е.; скорость — 110 км/ч.

Основное достоинство машин данного класса, помимо малых размеров,— низкие эксплуатационные затраты, в том числе Почти то же самое, но в несколько искаженном виде, происходило в нашей стране. Первый горбатый Запорожец по причине его хлипкости и явство модификаций в рамках одного семейства — от весьма экономичной до высокоскоростной, от самой дешевой до самой комфортабельной, оснащенной автоматической коробкой и кондиционером. Появились на них и дизельные двигатели, что вывело эти машины в число самых экономичных вообще. Нынешняя машина особо малого класса — пожалуй, оптимальное транспортное средство. Ведь по его расходу эти автомобили — наиболее экономичные из всех, они лучше многих представителей класса микро. Это объясняется, как правило, более высоким по сравнению с микро техническим уровнем конструкций: довольно сложными (и потому экономичными) двигателями, лучшей аэродинамикой и др. Здесь уместно напомнить, что заводские данные о расходе топлива при 90 и 120 км/ч и в условном городском цикле зачастую не отражают экономичности машины в реальных условиях эксплуатации. Поскольку наш журнал еще не располагает собственным банком данных на этот счет, воспользуемся опытом, накопленным коллегами. Например, результатами, полученными немецким журналом Ауто — дер дойче Штрассенферкер .

Как видим, у отдельных образцов фактические параметры топливной экономичности могут довольно значительно отличаться от эталонных. Впрочем, заводские данные снимают с автомобиля I. идеальном техническом состоянии на специальных сертификационных испытаниях, так что ухудшение этих значений на 5—10 % для обычной серийной машины вполне естественно. Тем удивительнее, что у некоторых машин эксплуатационный расход даже меньше среднего расчетного.

Если, как было сделано в статье о микро, оценивать особо малый класс обобщающим показателем — удельной стоимостью одного километра пробега за пять лет работы, то

эксплуатация этих машин обходится всего на 5—30 % дороже, чем микро. Зато они долговечнее (150—200 000 км пробега), гораздо безопаснее и комфортабельнее. Ведь на машинах этого класса используют почти весь арсенал оборудования, повышающего комфортабельность и безопасность: гидроусилители рулевого управления, антиблокировочные системы тормозов, электрические стеклоподъемники и т. д. Все это, к сожалению, пока недостижимо для покупателей единственного нашего автомобиля особо малого класса — Таврии ЗАЗ-1102. К тому же и по надежности он далеко не удовлетворяет потребителей. К сожалению, кроме ЗАЗа, подобной машины никто не выпускает и в ближайшее время выпускать не будет. Но едва ли кто сомневается в том, что российский рынок способен поглотить при умеренной цене несколько миллионов таких машин в год.