

КРЫША по требованию



Современные пикапы все еще представляют тот самый класс мужественных и аскетичных внедорожников, у которых практически невозможно найти какие-то уязвимые места. Но даже посмотрев на предлагаемый в Украине Ford Ranger в заводском исполнении невооруженным взглядом, можно выявить его ахиллесову пяту – грузовой отсек. Платформа за кабиной открыта всем дождям и снегам, но самое главное – она доступна воришкам. И здесь, как всегда, можно найти простое и элегантное решение, которые не толь-

ко защитит содержимое грузовой платформы, но и добавит брутальному пикапу привлекательности. Речь в данном случае идет о крышке PROFORM Sport Lid, которая изготовлена из двухслойного пластика, а по периметру имеет уплотнитель, обеспечивающий надежную защиту багажа от попадания влаги даже во время мойки под давлением. Уникальная система шарнирного крепления дает неограниченный доступ в кузов, когда крышка открыта, а при необходимости перевозить негабаритные грузы ее можно быстро демонтировать.

www.auto.com.ua

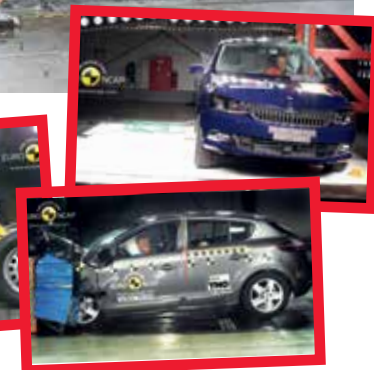
27

звезд на шестерых

EuroNCAP провела очередную серию краш-тестов, в которых экзамен на безопасность сдавали шесть новичков автомобильного рынка: BMW 2 Series Active Tourer, Nissan Pulsar, Renault Megan Hatch, Skoda Fabia, Suzuki Celerio и Tesla Model S. К сожалению, не все получили по пять звезд. Так, в арсенале Renault Megan Hatch только четыре звезды, а у Suzuki Celerio – три. Для спорткара Tesla Model S с электрической

силовой установкой это уже вторая победа, так как пять звезд безопасности эта модель получила и в США, где краш-тесты по несколько иной методике проводит и Национальное управление безопасностью движения на трассах (National Highway Traffic Safety Administration, NHTSA). Хэтчбек Renault Megan не смог осилить пятизвездочный барьер из-за недостаточной защиты грудной клетки водителя при боковом столкновении со столбом

и из-за слабой защиты шейной части позвоночника, особенно задних пассажиров. У Suzuki Celerio невысокая итоговая оценка из-за вероятности травмирования ног водителя и недостаточной защиты шейной части позвоночника задних пассажиров при ударе сзади. Кроме того, в этом авто отсутствуют боковые надувные шторки безопасности (для защиты головы) и боковые



ЮБИЛЕЙ электронных тормозов



Компания Continental празднует 30-летие с момента начала серийного производства электронных тормозных систем. Эта дата совпала с выпуском на предприятии этого концерна во Франкфурте-на-Майне 250-миллионного модуля EBS (Electronic brake systems). Эра электронных тормозных систем Continental

начиналась с разработки и производства антиблокировочных тормозных систем

(Anti-lock Brake System – ABS, 1984). Далее на платформе этой системы было создано множество других систем активной безопасности – противобуксовочной системы или контроля тяги (Traction Control System – TCS), электронного распределения тормозных усилий (electronic brake-force distribution – EBD), стабилизации курсовой устойчивости (Electronic Stability Control – ESC или Electronic Stability Program – ESP). Популяризация интеллектуальных электронных тормозных систем

поражает своими масштабами. Если в 1988 году было выпущено менее 500 000 тормозных систем EBS, то уже в 1998-м это количество возросло в 10 раз – до 5 млн. в год. С 2002 года Continental ежегодно выпускал уже более 10 млн. комплектов EBS, а с 2014 года эта цифра увеличилась до 20 млн. Сегодняшняя электронная система торможения Continental MK 100 производится с 2011 года. Ее вес и размеры уменьшились еще примерно на треть по сравнению с прошлым поколением.



подушки у задних пассажиров (для защиты грудной клетки), что не позволило провести имитацию бокового столкновения со столбом, дающую дополнительные баллы.

Кроме франкфуртского предприятия EBS выпускают еще на пяти заводах: в Японии (г. Хамакита), Бельгии (г. Мехелен), США (г.