

## “Механика” против “автомата”

Автоматические коробки передач удобнее, особенно при езде по городским пробкам. С этим трудно поспорить. Однако по сравнению с “механикой” они не лишены ряда недостатков. Например, таких, как повышенный расход топлива и ощутимый проигрыш в динамике. По крайней мере это следует из официальных технических характеристик. А как на самом деле? Действительно ли разница между автомобилями с механической и автоматической трансмиссией в реальной жизни столь же велика, как на бумаге? Мы проверили это.



Такое отставание может сыграть решающую роль в автоспорте, но в обычной жизни его вряд ли кто-нибудь сочтет принципиальным.

ДЛЯ СРАВНЕНИЯ взяли два новеньких автомобиля “Ford Focus” с одинаковыми 145-сильными двухлитровыми моторами “Duratec”. Но белая машина (далее – автомобиль № 1) была оборудована четырехступенчатой автоматической коробкой передач, а синяя (автомобиль № 2) – пятиступенчатой “механикой”.

Согласно кратким техническим характеристикам, заявленным производителем, до 100 км/ч автомобиль с механической КПП должен разогнаться ровно на 1,5 с быстрее. Но это – теоретически, при условии, что за рулем машины сидит идеально подготовленный испытатель, который каждый раз будет “выкручивать” двигатель строго до оптимальных оборотов (когда достигается максимальная отдача) и молниеносно переключать передачи. Справится ли с такой задачей в реальной жизни обычный водитель, не обладающий навыками спортивного управления автомобилем? Скорее всего нет. Впрочем, проверим...

В роли подопытного любезно согласился выступить Михаил, главный художник газеты “Клаксон”. Он никогда не занимался автоспортом, не работал испытателем автомобилей, но имеет более восьми лет водительского стажа и каждый день ездит на работу на машине. Кстати, у него автомобиль с механической КПП.

Динамику разгона мы измеряли на прямой пустынной дороге с помощью спутникового GPSнавигатора. Результаты первого заезда синего. Такое отставание может сыграть решающую роль в автоспорте, но в обычной жизни его вряд ли кто-нибудь сочтет принципиальным. “Фокуса” несколько озадачили – 11,75 с. Почти 12 – очень много! А где же обещанные производителем девять с чем-то?

Еще заезд, потом еще один: 11,5 с, 11,34 с... Наш доброволец виновато разводит руками и обещает исправиться. Вот только немного потренируется...

Лучший результат, которого удалось добиться после целой серии испытаний – 11,06 с. Столько потребовалось, можно сказать, среднестатистическому водителю, чтобы разогнаться до 100 км/ч.

Разница с заявленным идеальным показателем составила без малого две секунды. А какое время покажет машина с “автоматом”?



Во время 100-километровой тестовой поездки автомобиль с “автоматом” израсходовал 12,2 л бензина...



... а едущей следом машине с “механикой” потребовалось всего 9,6 л.

Место за рулем белого “Ford Focus” занимает корреспондент “Клаксона”. Впрочем, это мог быть кто угодно. На автомобиле с АКПП при разгоне от водителя не требуется абсолютно никаких навыков. По сигналу – газ в пол, и ждем, пока не пропищит GPS-навигатор. Заветные 100 км/ч успешно достигнуты за 11,37 с. Причем раз за разом этот результат повторяется с минимальными отклонениями. Что ж, так и запишем: в реальных условиях автомобиль с “автоматом” проигрывает при разгоне до “сотни” всего лишь треть секунды. А вовсе не 1,5 с, как получается при идеальном эксперименте.

Но в общем и целом наш опыт подтверждает теорию, согласно которой машина с АКПП разгоняется чуть медленнее. Правда, на самом деле разница не столь велика, как можно подумать, глядя в технические характеристики. На практике – всего лишь 0,3 с. А много это или мало?

Для того чтобы выяснить это, устраиваем парный заезд. Машины стартуют одновременно, параллельными курсами. И что же? В первый момент автомобиль с “автоматом” даже оказывается чуть впереди. Примерно первую треть дистанции (до скорости 50 км/ч) он разгоняется немного быстрее. Это объясняется тем, что у четырехступенчатой АКПП первая передача “длиннее”, чем у пятиступенчатой “механики”, и пока водитель синего автомобиля теряет время, переключаясь на вторую скорость, белая машина продолжает ускоряться на первой.

Потом расклад сил меняется, и автомобиль с механической КПП вырывается вперед. Он первым достигает 100 км/ч, но в этот момент опережает машину с АКПП всего на полтора корпуса (это хорошо видно на фотографии). Таким образом, проигрыш в динамике минимальный. Скажем так, если при старте со светофора вы отстанете от лидера на полтора корпуса, то между вами все равно никто не сможет вклиниться. Даже не попытается – интервал слишком мал. А еще надо учитывать, что при движении по городу, когда чаще всего приходится разгоняться от силы до 70-80 км/ч (а не до 100, как в нашем эксперименте), преимущество “механики” может и вовсе не проявиться.

В ходе нашего эксперимента при разгоне до “сотни” автомобиль с АКПП отстал от лидера, оснащенного механической коробкой передач, всего лишь на полтора корпуса.

## Цена комфорта



А КАК ЖЕ с экономичностью? Это мы проверили тоже. Для чего заправили оба автомобиля под завязку и отправились в 100-километровое путешествие по Москве с выездом за МКАД и возвращением обратно в город. Так мы смоделировали своеобразный смешанный (частично городской и частично загородный) цикл. Разумеется, мы не пытались в



точности повторить лабораторную методику измерений, которую используют автопроизводители при составлении технических характеристик. Нас интересовал расход топлива в реальных условиях.

Машины двигались одна за другой в одинаковом режиме. Измерения мы провели дважды, проехав утром и вечером по одному и тому же маршруту. Усредненные данные говорят о том, что синему автомобилю с “механикой” потребовалось 9,6 л топлива на 100 км, а с “автоматом” – 12,2. Кстати, полученные цифры заметно отличаются от эталонных. Надеюсь, не надо объяснять – почему? Тем не менее в целом теория снова подтверждается: за удобство езды с “автоматом” приходится платить. В среднем – по 2,5 л бензина на каждые 100 км пробега.

Если заглянуть в технические характеристики, то можно увидеть и разницу в максимальной скорости у автомобилей с механической и автоматической трансмиссиями. Но это мы даже проверять не стали. Согласитесь, при разрешенных нашими ПДД максимальных 110 км/ч (причем только на автомагистрали) рассуждать о том, что автомобиль разгоняется до 206 или “всего” до 195 км/ч, даже как-то несерьезно...

### Краткая техническая характеристика

	Автомобиль № 1 “Ford Focus” 2.0, АКПП	Автомобиль № 2 “Ford Focus” 2.0, МКПП
	<b>Время разгона до 100 км/ч</b>	
Паспортные данные	10,7 с	9,2 с
Экспериментальные данные	11,37 с	11,06 с
	<b>Средний расход топлива</b>	
Паспортные данные	8,9 л/100 км	7,1 л/100 км
Экспериментальные данные	12,2 л/100 км	9,6 л/100 км
	<b>Максимальная скорость</b>	
Паспортные данные	195 км/ч	206 км/ч
Экспериментальные данные	измерения не проводились	