

комп-
иломет-
зушка
летов»

в год
ущая
кото-
ному
всерьез,

ми колесами. Но где свобода выбора? Какой смысл в шинах, которые помогают сэкономить стакан бензина, но «всплывают» уже в неглубокой луже? Я живу в Питере, и у нас, представьте себе, часто идут дожди, а дороги изобилуют колеями. Мне кажется, энергосберегающие шины просто опасны в нашем регионе.

Максим, г. Санкт-Петербург

г. Москва

Страна рейдов

Прочитал статью Владимира Мельникова «Скрипка и немножко тряска» (АР №6, 2014) и хочу поздравить его с отличным результатом на бахе «Северный лес», хотя успехом можно было бы считать сам факт того, что Володя добрался до финиша! Но жаль, что за кадром осталось происходящее в этой загнивающей дисциплине российского автоспорта.

Начнем с того, что автомобиль допустили к старту с просроченной омологацией бензобака — что это, как не низкий уровень судейства, тем более на международной гонке? А ведь есть упрощенный зачет Рейд-спорт, куда бы вы смогли перейти, и не было бы никаких протестов.

А почему на «Северном лесе» не было пилотов класса Национальный? Гонщики на российских автомобилях, можно сказать, бойкотировали этап чемпионата России. Это нормально? В прошлом году, кстати, в этом классе вообще не набралось кворума, чтобы вручить чемпионские медали.

Дело не только в безумно раздутых техтребованиях и уязвимых аж за три с лишним миллиона рублей, о которых вы справедливо упомянули. Классы Национальный и Рейд-спорт убрали из розыгрыша абсолютного зачета! Дескать, как могут эти нищелюбы на Нивах и уязвимых выигрывать у богатых дядек на прототипах! Есть примеры, когда в сложных дорожных условиях, где роль машины становится минимальной, именитые «чемпионы» оказываются позади неказистых «национальных» машин. Имея влияние на судей, эти «гонщики» и решили свести риск к минимуму.

А категория Рейд для стандартных машин, позволяющая попробовать себя в гонках по пересеченной местности за сущие копейки? В классическом ралли есть зачет Стандарт, а здесь соревнования в этом зачете проводятся лишь на местных гонках по разбитой «боевым» каналом трассе. Откуда возьмутся новые талантливые гонщики?

В итоге — позор, а не этап, если говорить о «Северном лесе». Братья из солнечных и теплых стран на подиуме, на нашем снегу и на нашей земле. А сделать баху длиной всего-то в триста «боевых» километров в России с ее необъятными просторами — это смешно и грустно.

Ралли-рейды в нашей стране просто предназначены быть национальным видом спорта — с нашими-то расстояниями и отсутствием обустроенных дорог! А получается этаким междусобойчик богатеев. Нехорошо.

Максим, г. Москва

Навязанные кроссоверы

Мне очень не нравится тенденция большинства автопроизводителей к сокращению модельного ряда в России. Ford, например, не предлагает у нас такие модели, как Fiesta, B-Max, C-Max, универсал и хэтчбек Mondeo, а Kuga доступна только в очень ограниченном числе комплектаций. А где универсал Renault Megane, где Renault Clio? До сих пор нет Peugeot 308 SW и 5008. И это на рынке, входящем в тройку крупнейших в Европе, — тогда как эти машины доступны в странах, где объемы продаж во много раз меньше.

А те интересные автомобили, что поставляются к нам, стоят втридорога. Например, универсалы D-класса Volkswagen Passat или Citroen C5 в приличной комплектации стоят около 1,2 млн рублей. Такие цены — плод уверенности маркетологов в том, что универсал не может продаваться в стартовых комплектациях и должен стоить существенно дороже седана. Но универсал — всего лишь выбор прагматичного человека, у которого есть семья и дача, но нет необходимости в полноприводном автомобиле. А сейчас за эти же деньги он вынужден покупать кроссовер.

Без подписи,
г. Электросталь



SUBARU

Уверенность в Движении