

Незаметное движение маятника почти в тонну весом и несколько метров высотой. Хлесткий удар, от которого у сидящих в салоне лязгают зубы, а по откатывающемуся автомобилю пробегает нечто похожее на жалобный стон. Исследовать бамперы «Калины» с точки зрения прочности и эластичности взялся Сергей Воскресенский. Фото: Константин Якубов.



По Правилу ЕК ООН № 42 при ударе на скорости 4 км/ч работоспособность светотехники и герметичность систем двигателя, например, охлаждения не должны быть нарушены. Машину бьют с тремя пассажирами, затем, переместив маятник не менее чем на 300 мм в сторону, – пустую. А как в этой ситуации чувствует себя бампер?



Согласитесь, в век тесных парковок и мелких аварий способность «держать удар» для бампера весьма актуальна. «Ладу-Калина» мы выбрали как один из наиболее популярных и современных отечественных автомобилей, которым пластмассовые бамперы нужны не только как элемент декора. У какого изделия запас больше? Какому отдать предпочтение при поиске запчастей – тюнинговому изделию, «неродной» запчасти или штатному бамперу?

ОСТОРОЖНО, ТЮНИНГ!

Честно говоря, язык не поворачивается назвать эту сделанную на заказ халтуру бампером. Ох, неспроста продавец, невзирая на уговоры, так и не назвал истинного производителя: антиреклама была бы весьма кстати.



Кусок кривого, неопрятного пластика, сплошь покрытого раковинами и царапинами, змеей изгибается под собственным весом. Углы торчат плохо обработанными краями, «спортивные» сетки, закрывающие прорезы, похоже, заимствованы у воздушных фильтров грузовиков. Щели после установки изделия вызывают ужас, но вместе с ним крепнет ощущение, что редакционные 4000 рублей потрачены не зря. Отрицательный результат, как известно, тоже полезен.



Он даже не пытается сопротивляться. После характерного «хрясь!» по бамперу пробегает длинная трещина, высыпается несколько саморезов и какие-то мелкие кронштейны. Фиаско, в котором, в общем-то, и не сомневались. Обидно лишь, что, повторюсь, по методике каждый из бамперов мы должны ударить два раза: с пассажирами в салоне и без них, смещая место удара не менее чем на 300 мм. Вторая попытка добавляет еще одну трещину и досыпает на пол кучу «лишних» деталей.



СТОЙКИЙ

Несмотря на отсутствие маркировок, бампер, изготовленный, по словам продавца, на предприятии «Технопласт», выглядит добротно. Привлекательна и цена: 2000 рублей – вдвое дешевле, чем провалившийся «тюнинг». Здесь ровная поверхность, эластичный и прочный с виду пластик. На вид он вполне может соперничать даже с главным конкурентом, изделием ВАЗа.



Бампер немного больше, чем хотелось, капризничает при установке, никак не желая влезать в боковые защелки-фиксаторы. Зато играючи выдерживает первый удар, затем второй, со смещением. Лишь немного меняются зазоры между кузовом и бампером и... тут же, прямо на глазах восстанавливаются. Вот это да! А не попробовать ли удар на 8 км/ч – по американским стандартам?

Такой удар куда серьезнее, поэтому в салоне никого, зрители в 10–15 метрах, чтобы вовремя поймать откатывающуюся по инерции «Калину». По громкому хрусту очевидно: на сей раз издевательств бампер не выдержал. Но внешне... все нормально! Лишь сняв изделие, обнаруживаем пару треснувших кронштейнов. Кроме того, немного повреждена сотовая конструкция и, увы, чуть деформирован щит передка. Переборщили, конечно, но повреждения щита при фактически живой энергопоглощающей системе выглядят странно: лучше бы наоборот. Тем не менее европейские испытания бампер выдержал с честью.

СЮРПРИЗ ПОДКРАЛСЯ НЕЗАМЕТНО

Сомнений, что заводское тольяттинское (судя по маркировкам) изделие выдержит сертификационный удар, не было. Думали, бить или не бить на «американских» 8 км/ч? Сама машина после двух предыдущих тестов уже вызывает тревогу: звуковой сигнал не подает признаков жизни, да и в радиаторе наметилась течь. Ремонт отложим, а пока...Родной бампер стоимостью 3000 руб. легко и непринужденно встает на место.

Увы, и «стандартных» 4 км/ч бамперу хватило. Вертикальная трещина угрюмой морщиной пробежала в месте удара. Что-то не так? Повторяем удар уже без пассажиров. Все то же – чуть в стороне появляется еще одна борозда, точная копия первой. Напомним: по нормативам, бампер и не должен оставаться невредимым. Его задача – защитить светотехнику и радиатор. Но результат все равно неприятный, ведь предыдущее изделие повело себя значительно лучше. _



НАШИ РЕКОМЕНДАЦИИ

Современная, внешне хлипкая «скорлупа», будучи элементом декора, вопреки заблуждению многих, способна выдержать довольно сильный удар. Только помните: все хорошо в меру – чересчур прочный бампер приведет к поломке того, что он должен защитить. В общем, к выбору бампера, при необходимости его замены или выборе изделия для улучшения (часто это слово нужно писать в кавычках) дизайна стоит отнестись внимательно. Ведь от касаний, нежелательных парковочных контактов не застрахован даже опытный водитель.

В наших испытаниях самым стойким оказался запчастной бампер предприятия «Технопласт». Почетное второе место, против ожиданий, досталось изделию из Тольятти. Ну а «тюнинг»... он просто с грохотом провалился.