

Автосрачи — Lurkmore



В эту статью нужно добавить как можно больше поводов для срача.

Также сюда можно добавить интересные факты, картинки и прочие **кошерные** вещи.



Автосрачи — локальный мем одного из унылых автодрочеров, во множестве расплодившихся на просторах **Рунета**.

В окружающих **интернетах** данный предмет малоизвестен.

Вам он может показаться **цугундером** или **унылым говном**. Мы вас предупредили.

Не надо думать, что все **священные войны** между владельцами авто исчерпываются **рулесрачем**. Были б люди, а **повод** для срача найдётся! Особенность автосрачей в том, что они могут легко перетекать из одного в другой — деталей в машинке много, и все взаимосвязаны.

Поциенты

Делятся на несколько типов:

- приверженцы определённого типа автомобиля — те, кто сдвинут на мечте помесить говна в тайге или пронестись на скорости в 300 км/ч по центральной улице родного **Задрюпинска**;
- приверженцы серии, чаще всего нашедшие в машине данной серии определённого года выпуска все интересные им качества, а потому готовые ездить или копить до посинения на любой агрегат с похожим названием и называемый производителем «продолжатель серии», даже если от исходника у него не осталось ни одного исходного плюса (Passat, Patrol, Волга, etc);
- приверженцы модели — автодрочеры с запущенной формой предыдущей стадин, проявляют себя фапом на определённую машину вне зависимости от года выпуска и состояния (Patrol Y60, Shelby GT500 KR 1968, единственное исключение — почти всегда одинаковый **Гелендваген**);
- реставраторы и коллекционеры — довольно редко встречающийся пример, а потому самый адекватный. Часто какая-то определённая машина является для них либо мечтой **детства**, либо связана с каким-то событием в жизни и напоминает о нём;
- приверженцы марки — фапающие на любой высер «родного производителя» (BA3, BMW, VAG, Ferrari...), даже если это будет телега XIX века.

Аналогичная ситуация и с отдельными техническими решениями — существуют Анонимусы, делающие определённый выбор заради оптимизации возможностей и потребностей, а есть истинные поциенты — ущербные личности, с пеной у рта доказывающие всем и всюду, что именно передний/полный привод с автоматической/механической КПП — лучший выбор на все времена и в любой ситуации.

Кузовосрач

Заключается в спорах о том, как правильно называть тот или иной тип кузова, или к какому типу кузова относится очередная **кибитка**. Копипаста получается довольно среднего качества, ибо серьёзно отстаивать мнения по этому поводу может только **школота**. Но и взрослым дядям бывает интересно, как называется очередной продукт **сумрачного гения**, поэтому кузовосрачи возникают на профильных форумах регулярно.

Коротко о главном:

- Седан — холодильник не влезет
- Хэтчбек — багажник маленький
- Универсал — на фига этот сарай?
- Купе — ну нахуя брать две двери, когда есть четыре?
- Кабриолет — дуэт
- Автобус — большой слишком
- Пикап — да я как из колхоза буду!

Кузова легковых автомобилей подразделяются на одно-, двух- и трёхобъёмники. К однообъёмникам относят кузова, у которых нет ярко выраженных багажника с капотом — полукapotные, как газель, или вагонные — как буханка, двухобъёмники — те у которых ярко выражен капот, реже — багажник, а трёхобъёмники — это когда багажник, салон и капот образуют отдельные объёмы — как у **таз-2105**.

За всю историю автомобилестроения было придумано множество типов кузова. Вот лишь самые распространённые:

- Седан — трёхобъёмный, имеет отделённый от салона багажник с крышкой без стёкол. Обычно четырёхдверный, но бывают и двух, так называемые «тудоры» (от английского two-door). Пример тудора — всем известный «Запорожец».
- Хэтчбек — двухобъёмный, имеет короткий, объединённый с салоном багажник. Крышка багажника считается третьей (пятой) дверью и совмещена с задним стеклом. Классический пример — **зубилы** VA3 2108 и 2109. Существует до кучи типов кузовов, промежуточных между седаном и хэтчбеком: лифтбек, нотчбек, фастбек и т.д.
- Универсал — в народе «сарай», в отношении старых машин можно иногда услышать «крокодил» — то же, что и хэтчбек, только **длиннее** в области багажника, плюс задняя дверь обычно более вертикальна. В него можно **невозбранно** поставить гружёную палету вилочным погрузчиком, и пятая дверь при этом закроется. Бывают и трёхдверные универсалы, они же shooting brake.
- Минивен (однообъёмник, ибо есть микро-, компакт-, мини-, и полный вэн) — нечто среднее между легковым автомобилем и **микровавтобусом**. **Доставляет** пиндосские семьи на сеансы **потреблядства** в WalMart или еще какую **Икею**.
- Купе — двухместный, либо т.н. 2+2 (два нормальных и два узких — для детей или для коротких поездок) и, как правило, двухдверный седан с коротко обрезанной («купированной») крышей. В отличие от седана (особенно двухдверного) предназначены не для езды, а для **понтов**.
- Пикап — лёгкий (в Европе) или не очень лёгкий, а то и совсем тяжёлый (в США) автомобиль с двух- или пятиместной кабиной и открытой или накрытой кунгом платформой. Предназначен для колхозников, чтобы можно было грузить говна лопатой. Иногда такое чудо непонятно зачем покупают и городские жители.
- Кабриолет — авто со складной крышей. Существуют разновидности: родстер, и более редкие ландо, фэзтон, бромат, тарга и т.д. Как ни странно, но основная масса катающихся по дорогам и бездорогам **этой страны** складных крыш — внедорожники УАЗ, Toyota Land Cruiser серии 70 и Surf в старом кузове, Daihatsu Rocky/Rugger и Jeep Wrangler, которые почему-то не торопятся называть кабриолетами.
- Лимузин — седан или универсал, в котором два передних места отделены от остальной пассажирской части кузова, дабы **пассажиры** не лицезрели всякую **чернь**, сидящую за рулём. Лимузины могут быть обычной длины, но чаще похожи на **Длиннокота**. VIP, едущий на подобном, как бы намекает, что длина его **МПХ** не позволяет уместиться в коротком ведре. Впрочем, чисто технически, лимузином можно назвать любую легковушку с удлинённой колёсной базой и дополнительным объёмом в районе задних дверей, чтобы **пассажир** чувствовал себя свободнее. Так что, **внезапно**, к лимузинам можно отнести не только какой-нибудь сильно удлинённый "стретч", который **любители шикануть** заказывают на два часа на свадьбу, и не только **Зил товарища Черненко**, но и небезызвестную «**Победу**». **Погугли**.

Казалось бы, в таком разнообразии и так хрен разберёшься, так ещё производители вносят ещё больше путаницы. Достаточно чуть по-другому наклонить заднюю стойку, и получится **принципиально новый** кузов, который можно назвать «спортбеком», или даже «четырёхдверным купе», а значит продавать уже за другие деньги. Или серьёзные двухместные (плюс багажная полка сзади) машины с мощными движками и зажатыми подвесками, а то и просто фейки с псевдоспортивными кузовами, имеют откидывающийся люк сзади. Например, у сурового Nissan 350Z поперёк багажника торчит распорка, и если бы там была крышка, как у седана, то через это отверстие можно было бы просунуть максимум жер аптечку. Получается, это уже не купе, а хэтчбек? Можно, конечно, порассуждать про силовую структуру кузова и прочее, но в реальности единственной характеристикой, по которой можно отличить купе от других типов кузова — **имидж и всё, что с этим связано**.



Сферическое купе в вакууме.

Кто сказал «седан»? Это же четырёхдверное купе

Да-да, и это купе. Блджад, тоже купе!

ВНЕЗАПНО, внедорожное купе!

За три минуты до могилы доезёт

Американский тру пикап.

Не пикап, а **Ute** от **антиподов**.

Бобик-родстер.



Skoda пытается выбрать между хэтчем и седаном.

Трансмиссиясрач

Полноприводизм

Полноприводизм и его основной вид **Джипаризм**^[1] — тяжёлое психическое заболевание, выраженное в форме страстного желания приобрести любую джилообразную помойку (*Нива*, *Гелендваген*, *УАЗ*, более понтовый УАЗ-Патриот (Grand Kozjol) и вообще, Жып), чтобы можно было ездить за грибами в городской парк или объезжать пробки по тротуару.

Как правило, **индивид**, **страдающий полноприводизмом**, обладает зашкаливающим ЧСВ и ФГМ. Любит рассуждать о том, как вчера удачно помесили говна на природе, что сколько раз был вытащен из этих говен, как он шутя выехал из заноса на полном приводе. Громко и радостно кричит о «высокой посадке», что свидетельствует о загнивании головного мозга и высшей стадии **боклянопоцита**. Доводы в пользу остальных автомобилей не слушает ввиду своего костяного мозга. Доставляет необыкновенную радость остальным участникам дорожного движения на маленьких улочках (обзор из кабины жыпа пусть и лучше, чем из кабины фуры, но всякие **матизики** оттуда тоже видно плохо) и при попытках парковаться в тесно стоящих рядах.

С другой стороны, разумеется, всё то же самое, только зеркальное — рассказы о том, как недоступно жиперам счастье езды 250 км/ч по автобану, громкие вопли о том, что у него 7,5 звёзд на его помойке весом в 945 кг и ему не страшен никакой камаз, рассказы, как он удачно припарковался прямо под прицепом у какой-то фуры. Ну и доставление радости прочным, беспросветным и регулярным сидением в самом минимальном сугробе зимой или размокшем просёлке летом и унылым размахиванием верёвкой в попытках найти хоть кого-нибудь, кто бы его вытащил из места потенциальной вечной парковки.

Внутренние подсрачи среди жыперов — постоянный VS подключаемый полный привод, а также коробка автомат vs механика, Jeep vs Hummer, Нива vs УАЗ и т. д.

Глупая авария
Для чего необходим
полный привод

Chainlink extreme 4x4
Полный привод такой
полноприводный.
Тротуарные джиперы
плачут с горя

Party hard
Отдохнуть в жыпе, на
полном приводе

Особую касту составляют так называемые «паркетники» — автомобили, внешне напоминающие джип, или даже большой чёрный джип, но по разным причинам не способные даже передвигаться по многим дорогам за пределами МКАДа. Такой «жип» может иметь даже **привод только на передние колёса** и отсутствие каких-либо блокировок дифференциалов. Вызывает много ненависти как у владельцев настоящих внедорожников, так и у вообще у всех жителей города, автомобилистов и пешех. А секрет популярности таких машин, особенно **среди дам** в том, что этот монстр легко преодолевает бордюры, тротуары и газоны, сносит шлагбаумы и столбики почти без вреда для себя и вообще окружающие стараются уступать, ибо ну его нахуй. Мужчин же такие машины привлекают **величиной**, как бы намекая, что с таким МПХ, как у него просто стыдно садиться во что-то меньше.

Передний VS задний VS гражданский полный привод

Срач примечателен тем, что возникает среди уже по своей сути невменяемых персонажей — владельцев понтовых снаружи и гнилых изнутри б/у мерседесов, бэмвэ, порше с примкнувшими к ним владельцами американских пепелацев, волг, **тазиков**-классики — с одной стороны и лохотклерков со всякими **кредитными**, **зато новыми форд фокусами** — с другой. Он, разумеется, заключается в обсуждении, кто лучше ездит 300 кемече по автобану. Учитывая то, что на всю Россию дорог, хотя бы отчасти похожих на автобан («зелёные» автомагистрали, на которых официально разрешено 110 км/ч) и 500 км не наберётся, а из оставшихся половина около **Москвы** + кольцевая **Петербурга**, тема всегда имеет неимоверную актуальность и остроту.

Тривия:

- Передний привод — непонятно, как выйти из заноса.
- Задний привод — непонятно, как не уйти в занос.
- Полный привод — вообще ничего не понятно.

Детали срача

Вообще переднеприводные автомобили имеют лучшую управляемость при разгоне и равномерном движении, что позволяет им быстрее ехать по обледенелой дороге. Однако это является не столько достоинством, сколько недостатком: **офисный планктон** часто забывает, что на такой дороге при экстренном торможении переднеприводная машина не лучше заднеприводной. С другой стороны, заднеприводную «классику» на льду разгонять как-то сыскотно, поэтому её и не разгоняют, следовательно, на самом деле именно она оказывается безопаснее. Последняя фраза часто употребляется сторонниками переднего привода как доказательство его безопасности, при этом они не учитывают, что на гололёде машину с задним приводом занесет при 40 км/ч, вследствие чего удар об дерево грозит водиле только разбитым носом (если не пристёгнут), а вот передний привод даст фору для заноса еще плюс 40 км/ч, как минимум, вследствие чего проезжающие мимо водители смогут полюбоваться кавальным разбитым «переднеприводником».

Естественно, у каждого типа привода есть свое преимущество, но передний привод в большинстве легковушек используется не просто так. И дело не только в том, что передний привод дешевле (хотя это и главный аргумент). Если машина входит в поворот слишком быстро, то сцепление с дорогой первой теряет ведущая ось. В результате на переднем приводе будет снос (недостаточная поворачиваемость) — просто машина пойдёт по более широкому радиусу, чем водятел предполагал. Снос, как правило, лечится правильной работой газом, в том числе и подгазовкой. А вот на заднем приводе и получается занос (избыточная поворачиваемость) — машина встаёт под углом к нужному направлению движения, и лечится это очень точной работой педалью газа.

Засада в том, что на заднем приводе необходима более высокая скорость вращения руля, нежели у переднеприводников, поскольку без подготовки машина находится без контроля водителя, и ему приходится бороться с последствиями, а сработать рулём и газом на опережение без подготовки он не сможет. При той же нормальной реакции нуба попросу разворачивает, и он остается на своей полосе ждать идущего сзади Камаза. Управление заносом на заднем приводе требует спецподготовки, ну или минимум надрачивания навыков, но если умеешь — адреналину получишь больше. Кстати, из **сноса** на заднем приводе выходить заебьшся. ПП выводится легче. Так что машины для **95%** делаются переднеприводными, а заднеприводные или предполагают, что водитель — не полный **шлимазл**, или экипируются на заводе электронными свистелками и перделками, старающимися не допускать потери сцепления с дорогой вообще.

Также за задний привод ратуют часто всякие патсанчики-сракеры, любящие отжигать, крутя волчки и убивая АКПП. Обычно это до той поры, как такого гонщика не занесёт на скорости в 160 км, ну а дальше вы понели... На деле задний привод в руках умелого и опытного водителя более эффективен — разгон на нем быстрее вследствие того, что загружается задняя ось, а значит, меньше пробуксовки.

Итого: на тему «постоянный полный vs подключаемый» можно троллить толсто, даже не особо разбираясь в теме ввиду **особенностей поведения** владельцев одной **популярной марки**; а тонкий тролль способен найти себе ямку, скажем, на обсуждении схем блокировок/подключения, с **огромной** вероятностью не обойдя вниманием ручкосрач (см. ниже), или же на особенностях вывода из заноса полноприводного авто. Ну а «честный фуллтайм» — это вообще неиссякаемый источник.

Что интересно, у полноприводистов срача за честный фуллтайм обычно нет, ибо абсолютное большинство говномесов — заднеприводные с возможностью подключения переднего моста. Притом на многих — только в говне, на трассе *не ре-ко-мен-ду-ет-ся* по причине отсутствия межосевого дифференциала. Максимум — единодушно выльют пару ушатов говна на автоматически подключаемый полный привод.

Автоматосрач (ручкосрач)

Тезисы:

- а) Ручка (МКПП, МТ) — её надо всё время дёргать, да ещё и сцепление менять иногда;
- b) Роботизированная ручка (РМКПП, АМТ) — дёргает на переключениях и вообще ни фига не автомат;
- c) Автомат (АКПП, АТ) — переключает не то и не туда, и ремонтировать дорого, и расход больше ручки;
- d) Вариатор (CVT) — непременно слохнет и ваше электричка/троллейбус. **Скутер** не показывает годность коробки, ибо ремень вариатора у него является либо расходником, либо не испытывает сколь-либо серьёзных нагрузок;
- e) DSG — держит наготове почему-то повышенную передачу, а не пониженную для резкого кикдауна, да **ломается иногда**.

Суть

Дисциплина «Механика VS автомат» по эпичности на различных автофорумах уступает разве что рулесрачу, однако, в отличие от последнего, принимающего эпичные масштабы только в специально отведённых заповедниках, автосрач равномерной пастой размазан по всему интернет-пространству, так или иначе связанному с автомобилями.

Блондинка за Рулем
Образцовая парковка на «автомате»

Причина, разумеется, в возросшей популярности автоматов (их доля на рынке *этой страны* приближается к 50%) и в желании автопроизводителей продавать как можно больше автомобилей подороже: появляются **заангажированные** статьи на не очень-то автомобильных **ресурсах**, которые все как одна советуют хомячкам брать автомат. Бурление говн под такими стаетками изрядно доставляет.

Типичный срач начинается, как правило, **вбросом** механовода (или прикидывающегося таковым тролля) о том, что только механика даёт возможность «чувствовать» автомобиль и держать его под контролем, и вообще только механовод — Ъ-водитель, ниббато крутой интеллект которого позволяет ему задрочивать ручку и сцепление over9000 раз в минуту. Моментально набигают автоматоводы и включаются в забег, приводя следующие аргументы разной степени фимозности:

- Любому механоводу просто-напросто не хватило денег на то, чтобы купить полноценный и современный автомобиль (ИЧСХ, часто так оно и есть). Автоматоводы пытаются таким образом поднять своё ЧСВ от покупки автоведра в кредит на 5 лет.
- Нужно шагать в ногу с техническим прогрессом, механика — прошлый век, и на ней способны ездить только замшелые консерваторы! И пофиг, что в кредитной **лохани** может не быть даже подушек безопасности — зато это автоматическое ведро, и нибёт! Приводятся фимозные сравнения компьютера со счётами, а также телика с пультом д/у и совкового «Горизонта», не оборудованного оным.
- Любой, кто хоть раз пересел с механики на автомат, обратно никогда не сядет! 100500 примеров, доказывающих обратное, объясняются чаще всего отсылкой к п.1 (за чужим автоматом поездил, а сам теперь тихо завидуешь, тщательно маскируя свой баттхёрт!). А вообще, на автоматическом корыте вполне реально выпилиться нахуй, по привычке случайно выжав сцепление (и попав в тормоз, ага, из-за мудаков-конструкторов) на скорости эдак 100 км/ч.
- Автомат в 100500 раз удобнее при стоянии в **пробках**. Приводится теми, кто купил своё ведро специально для пробок. Что для московских дорог актуально более чем.
- Автомат удобнее для тех, кто не очень-то умеет водить, но страсть как хочется иметь возможность регулярно транспортировать свою жопу из точки А в точку В. И особенно удобен для девушек. Именно этот пункт стал причиной резко возросшего количества нубья на дорогах: быдло, отмучавшись кое-как в автошколе и купив права, радостно пересаживается на автомат и считает, что теперь, избавившись от ненавистой ручки, будет ездить как белый человек. **Авотхуй!** Автомат, конечно, избавляет от некоторого количества головной боли, но не избавляет от того, что водитель или **ЖЗР** ездит, и особенно паркуется, как мудака. Особый **эпик**, к которому приводят именно автоматы — это когда **пугают газ с тормозом на парковке**.
- За автоматом, когда не отвлекаешься на задрочивание ручки, можно заняться массой полезных вещей, вроде чтения книг и листания документов. Именно такие имбецилы становятся источником немалого числа аварий.

Аргументы и общая манера спора не столько говорят о недостатках АКПП, сколько свидетельствуют о том, что «автомат» рассчитан на **более широкую ЦА**, а посему интеллектуальные качества автоматоводов соответствующие.

Любая заангажированная предпринимчивыми маркетологами стаетка какбэ говорит: механика — для **сракеров**, поэтому если ты не жлоб, покупай автомат, сцуко! В этом есть доля правды: ни один автомат не способен трогаться в типично-сракерском стиле с фееричной пробуксовкой и рывком с места, на которые люто фалает любой начинающий недотритрейсер. Однако причина популярности механики среди сракеров всё же другая: ни на что, кроме 20-летней зубилы с «ручкой», у малолетних гопников банально не хватит денег. При этом любое более-менее приличное авто уделает их на дистанции совершенно независимо от коробки передач.

Тем не менее, вывод о том, что механика — только для экстремалов, нередко опровергается случайно оказавшимися в центре срача адекватными механоводами. Дело в том, что обгон в российской реальности^[2] — не экстрим, а суровая необходимость, если ты, конечно, не горишь желанием провести полдня, наблюдая перед собой **эле плетущийся грузовик со скоростью 40 км/ч**. Для динамичного обгона на механике достаточно включить пониженную передачу; на автомате же равноценная замена — режим «кик-даун», имеющий свойство отключаться в самый неподходящий момент на середине обгона длинной фуры, заставляя срать незадачливого водителя кирпичами. Кроме того:

- Автомат не имеет глаз и переключает передачи по своему усмотрению, ориентируясь лишь на скоростной режим. Посему нередко автомат начинает «тупить», неправильно понимая намерения водителя и реагируя на его действия с существенным опозданием. В ситуации, когда поток напряжённый, но при этом движется достаточно быстро, непредсказуемое поведение автомата бывает чревато… Хотя, если вспомнить винрарный режим АКПП, позволяющий переключать передачи в псевдоручном режиме (ака Типтроник), проблем с обгоном и прочими ситуациями быть не должно.
- Двухметровые сугробы — обычное дело не только на Крайнем Севере, но и в **незериновке**, и уж тем более в **культурной столице**. Буквально за ночь машину может занести так, что на первый взгляд вытащить её может лишь буксир. Для автоматов так оно и есть: прямой связи между действиями водителя и колёсами нет, автомат же рассчитан на трогание в штатном режиме и ни разу не знаком с раскачкой и прочей повседневной рутинной, которую способен исполнить владелец механики. Сказанное не относится к DSG, в котором имеется возможность установить одно сцепление на первую передачу, а второе на заднюю.
- Автомат легковушки не годен для буксировки из-за слабого гидротрансформатора. Автомат более жирной машины проблем с буксировкой не имеет, гидротрансформатор повышает крутящий момент в соответствии с разностью угловых скоростей вала двигателя и колёсного вала. Если, конечно, это не вариант, который при повышенной нагрузке изнашивается до уровня негодности на глазах. Проблемы возникают и тогда, когда приходится брать на буксир само ведро с автоматом: износ коробки передач в таком режиме возрастает на порядки, и когда добуксируете до автосервиса, вполне может оказаться, что вдобавок к вашей неприятности сдохла ещё и АКПП. Поэтому ПОМНИ, ВОДАТЕЛ, никогда не буксируй свой автоматный жоповоз с заглохшим двигателем. Маслонасос на автомате работает от маховика, а потому, если ты заглохнешь движку, коробка во время работы будет дробиться на сухую, а как ты понимаешь, на сухую, это не есть хорошо. Хотя это прекрасный шанс заменить её наконец на механику или DSG, для которых проблемы с буксировкой неактуальны.
- Автомат ощутимо дороже механики и более дорог при ремонте. Если для вас действительно актуально первое, лучше берите механику. В кредитную **лохань** обычно ставится уникальная разработка китайских инженеров, которая ломается сразу же по истечении гарантийного срока. Если же в машине качественный автомат — вероятность познакомиться с его ремонтом очень низка. Главное — не сажать за руль свою **жену/сестру/девушку**: они способны свести с ума любую технику.
- По той же причине юзаный тарантас с автоматом стоит брать лишь от человека, гарантированно ездившего аккуратно, ибо убить АКПП начисто можно и за 100 км пробега.
- На ручке можно завестись с толкача. Включаете зажигание, разгоняете корыто, отпускаете сцепление и движок зарычал. Лучше делать это со 2 передачи, чтобы движок сильней повернуло и колеса юзом не пошли. Если аккумулятор сел в ноль, современная машина не заведется, не смогут открыться форсунки. С другой стороны, старые дизельные моторы с механическим приводом топливной системы и при парковке на уклонах позволяли катать вообще без аккумулятора, лол(Только вот без АКБ не будет возбуждения на генераторе и никаких вам фар, печек и поворотов с музыкой).
- Ещё ручка позволяет ездить в режиме «жигулесла». Если вы заглохли посреди трассы или на ж/д переезде, можно проехать 10-15 метров на стартере до безопасного места. Стартер крутит сильно, но очень медленно, нужно включить 2 передачу, а на хорошей батарее лучше 3-ю. Впрочем, при некоторых неисправностях, вроде обрыва ремня и загиба клапанов, лишний раз крутить движок не стоит.
- Несколько более годным девайсом является роботизированная МКПП, которая таки **может управляться рукой**, что доставляет читателям много лулзов от «любителей чистого автомата», не привыкших к какому бы то ни было взаимодействию с ненавистой «ручкой».
- Ещё один несомненный плюс «робомеха» - передачи он переключает лучше большинства Ъ-водителей, экономя при этом топливо.

Пожалуй, единственной сектой, где автомат общепризнанно рулит, является тусовка владельцев внедорожников Jeep. Обусловлено это, в основном, тем, что «ручки» на Жыпах — адское конструктивное говно. А вот винрарный AW4 на древних «кирипчах» — до сих пор объект поклонения. Впрочем, хороший автомат в прямых руках и правда в многих случаях выигрывает у ручки, проф: **ручка и автомат** в том же сугробе.

В целом, по своей сути автомат — **быдлодевайс**, устройство, созданное для массового потребителя. Поэтому, если человек очень далёк от техники, не стоит мучить себя механикой. Главное — не выключать мозг в процессе езды: даже в автоматическом ведре самая главная деталь — прокладка между рулём и сиденьем!

Двигателе- и топливосрач

Основные утверждения:

- а) Бензиновый — жрёт много;
- б) Дизельный — ремонтировать дорого;
- в) Гибрид — батареи бешеных денег стоят;
- г) Газ — непременно взорвётся и воняет;
- д) Электро — малый пробег, их никто не выпускает и вообще **НЭХ**

92 vs 95 бензин

Стойкий, качественный вид срача, направленный на обсуждение **сортов топлива** для бензиновых ТС. Существует абсолютно на всех форумах бензиновых автомобилей, может иметь вариации в названии — 95 vs 98, 92 vs 93 и т. д.

На протяжении многих километров соревнования этой специальной олимпиады сторонниками и противниками того или иного сорта обсасываются все технические процессы производства, добычи, упаковки, транспортировки и бодяжения сортов бензина. Можно почерпнуть знания о всех возможных типах применяемых октаноповышающих присадок, узнать, что чувствуют владельцы повозок после езды на определённом сорте топлива, узнать **о различных топливах для танков во время ВОВ**. Срач можно продолжить в любой момент времени в соответствующем автофоруме, модераторы за срач подобные обсуждения не принимают, что есть вин. Тема будет жить вечно, пока законодательно с бензоколонок этой страны не исчезнет марка топлива АИ-92.

В/на Украине в связи с существованием двух видов 95 бензина (обычный и «премиум»), а также двух одновременно действующих (sic!) ДСТУ на «Бензины автомобильные марки А-95» (2001 и 2007 года) данный вид срача принимает крайне разнообразные формы, как-то: «95 vs 95 премиум», «хороший, годный 92 vs некошерный 95», «95 импортный vs 95 украинский», «литовский vs румынский vs белорусский», «Mustang vs Formula vs Pulls vs V-Power vs Ventus vs OH SHI--», в общем, тысячи их. Лулзов доставляет тот факт, что так называемый «премиум»-бензин совершенно не обязан соответствовать ДСТУ 2007 года, который по основным стандартам перекрывает Евро-3, а может вполне быть на уровне ДСТУ 2001 года, которому это ваше Евро в душе не ебалось. Не говоря уже про обычный 95: такой бензин даже в инжекторный ТА3 с катализатором нельзя лить.

Всё вышесказанное, а также в целом достаточно хуёвое качество бензина местного производства заставляет тематические треды на абсолютно всех автофорумах быть длиной более 9000 страниц. К счастью, на всех современных машинах либо в инструкциях, либо на крышке бензобака пишут, для какого именно бензина предназначен двигатель этого авто. И если инжектор двигателя настроен на 92-ой бензин, то залитый 95-ый не даст никакого профита, а вот если запретить машину бензином с октановым числом меньше рекомендуемого можно услышать весьма доставляющий стук откуда-то в районе двигателя. Этот стук тебе будет как бы слегка намекать на то что ты нищеврод. Но не стоит волноваться, через некоторое время эта дискотека прекратится, движок поймёт что хозяин пересел на более дешёвый вид топлива, и перестанет работать. Не стоит забывать что рекомендации написаны для анонов которые живут недалеко от уровня моря, чем выше ты поднимаешься в гору тем больше стоит задуматься, может быть надо залить бензин с октановым числом чуть повыше рекомендуемого.

Соляра vs бензин

Также стоит отметить существование практически непрекращающейся **борьбы великих умов** по дисциплине «дизель vs оттомотор».

Как и в случае рулесрача, основная граница проходит по **жабе**, то бишь по вопросу, стоит ли неимоверная экваномия трёх рублей всех радостей и потрАхов. Дизелясты искренне уверены, что никаких ужосов нет: ну подумаешь, вонища, антигели, прогревалки, зимняя заводка с бубнами, расходники в виде ГБЦ, форсунок, топливных насосов, фильтров и прочего, а экономия просто немеренная. Зажигалочники — ровно наоборот. На самом деле вышеописанные дизельные ужосы в свежих и современных машинах при использовании кошерной солярки отсутствуют, но ты её ещё кошерную найди. И потом, форсунки на современных автосистемах помирают к 150К км даже на соляре из крови христианских младенцев, приготовленной по всем законам каштруа, а левая заправка убивает их на раз-два, а каждая форсуночка стоит около 14 тыщ деревянных рублей, и нахрен такая экономия? Вероятно, такие машины нищевродствующим участникам спора недоступны, и их представления сформированы опытом эксплуатации экс-немецких такси 70-х — начала 90-х годов XX в. с вечными рядными ТНВД и пробегом в 300+ тыс. км. Для полной же справедливости — попадаются и вполне живые агрегаты возрастом в 10-20 лет, которые заводятся и в −35°С, да ещё и дымят поменьше своих бензиновых братьев, что обусловлено заведомо большим ресурсом дизельных ДВС.

Помимо экономии дизель-фаги тычут в оппонентов **моментом**, которого рияльные много и который появляется раньше. А также большей безопасностью в случае сурового ДТП, так как дизтопливо далеко не такое горючее, как бензин, даже практически негорючее, то есть дизель от спички или искры не горит, воспламенение если и происходит, то из-за совокупности высокого давления впрыскиваемого топлива, очень горячего воздуха и положения поршня в верхней мёртвой точке. Алсо, меньше затрат на свечи, они в дизелях таки есть — накала, но меняются гораздо реже, чем свечи зажигания на бензиновых ДВС. ЧСХ, никто из срущихся не может внятно объяснить тот факт, что зачастую бензин в двигателе горит хуже, чем за его пределами, а солярка — наоборот. **Для интересующихся.**

Расход топлива

Жлобы с прокачанной **жабой** и нищевроды с кредитными корытами устраивают лютые срачи, выясняя, чей Outlander за 1 500 000 сэкономит за год топлива на 3000 рублей. Главным вещественным доказательством является фотка «вид сбоку» своего бидломобиля (**пруф**) и перечисление всех установленных свистелок-перделок, которые гарантированно позволяют **экономить топливо** проебать ещё больше бабла.

Перельман гарантирует, что если из стоимости какого-нибудь икономичного Subaru Forester вычсть стоимость обычного ТА3ика и поделить на стоимость сэкономленного топлива, то **выгодная инвестиция** окупит себя за **over 9000** лет, когда от его владельца останется в лучшем случае гранитное надгробие, а если учесть более высокую стоимость обслуживания экономичных статусных тачек, то сальдо сразу зажигания на бензиновых ДВС. ЧСХ, никто не может внятно объяснить тот факт, что зачастую бензин в двигателе горит хуже, чем за его пределами, а солярка — наоборот. **Для интересующихся.**

Поршневой vs роторный

Вдумчивый срач между ездоками на классических поршневых ДВС и стритсракерами на роторных б/у вёдрах. Владельцы Мазд типа RX **смотрят свысока** на всех вокруг и тихонько подрачивают на свои роторы, попутно прикидывая, как скинуть свою ванкеле-помойку до того, как она выработает весьма небольшой ресурс в сотню тысяч км, а чаше всего гораздо меньше — б/у же, нидорогаа. Иногда вякают что-то про «автомобили-перехватчики КГБ, которые на базе тазика, но пуляли не по-детски». Всерьёз вякания практически не воспринимаются, ибо это всё было не от здорово живёшь — **оверклокингом** в основном нищевроды и занимаются. В загнивающих капстранах для этих целей использовались вполне серийные машины с подходящими характеристиками. Просто у буржуёв они были.

Также наличествует традиционный срач между любителями огромных многолитровых, многоцилиндровых и низкооборотных моторов с огромным ресурсом и низкой степенью сжатия, обычно на американских сараях (традиция), а в особо тяжёлых случаях — огромных, практически грузовых пикапов и пулящиками с турбиной или просто высокооборотистым движком в 2л и 250 силами.

Дуть или не дуть

Как известно, наддув нужен, чтобы увеличить мощность. Вопреки расхожему мнению, это не обязательно турбо, он может быть приводным (компрессор). Однако, турбонаддув ВНЕЗАПНО прощсе по конструкции, и к тому же при правильной работе помогает снизить расход топлива (часть энергии выхлопных газов, которая в атмосфернике идёт на нагрев этой самой атмосферы теперь возвращается обратно), за что его полюбили в Европе, ставя на трёхцилиндровые недомоторы. Ещё его любят гаражные пацанчики за простоту и возможность делать **пыщь-пыщь** при сбросе газа. За что приходится расплачиваться:

- Звукوم двигателя. Вместо благородного восьмцилиндрового рёва — какой-то пылесосный свист и сракерское пыщь-пыщь;
- Ресурсом. Сракерам, конечно, не привыкать — они раньше поелуту стоил, чем дождутся капремонта. Офисный планктон тоже доволен — главное чтобы до конца кредита доездил, а там новый купим;
- Турбонаддув несёт такую неприятную вещь, как турбояма. То есть, жмёшь ты на газ, а машина на пару секунд задумается, а потом вдруг как выстрелит, будто получиь пинок под зад. Приводной нагнетатель такой болезнью не страдает, так как его обороты напрямую зависят от оборотов двигателя, но сложнее и потребляет больше топлива. Обещают, что когда везде будут гибриды (см. ниже), они этот недостаток сведут на нет, подключая электромоторчик чтобы дать пинка сразу, не дожидаясь раскрутки слоу-турбины — именно такой механизм нынче применяется в **Цирке имени Берни Экклстоуна**;

Ну а вообще, современные дизеля практически всегда дуют.

Непосредственный впрыск

Непосредственный впрыск бензина против впрыска в коллектор. Находятся как ярые сторонники, так и столь же ярые противники непосредственного впрыска. Мотивы тех, кто за, всё **те же** — высокая экономичность, противники жалуются на дорогостоящий ремонт топливного оборудования, которое имеет малое время жизни на бензине этой страны. Стоит сказать в автофоруме «**CDI — фуфло!**», как набегут владельцы GDI-шных лансеров, которые попытаются оспорить вброс. Тема будет жить вечно, пока в мире не останусь машины только с непосредственным впрыском.

На самом деле фундамент этого срача — в повсеместном внедрении япощками из Мицубиси ДжиДАЙ-ных движков на внутреннем рынке — и, как следствие, наполнение рынка прулрей этими машинами через 3-5 лет. Только качество топлива у нас, по сравнению с Луной, оставляет **желать лучшего**. Плюс к этому — сырость технологии на двигателях первых выпусков. Правда, вскоре Митцу признала, что GDI принесла ей больше убытков, чем профита, и прекратила выпуск соответствующих движков. Вместе с естественным отмиранием этих движков срач стал утихать. Но с активным внедрением аналогичных технологий в Европе нас ждёт второй виток спецолимпиады.

ГБО

Отдельная тема — устанавливать или нет газобаллонное оборудование на бензиновый двигатель. Срач может разползтись на многие килобайты, основная позиция противников ГБО — обвинение в нищевродстве оппонентов, которые хотяь сэкономить рубли на эксплуатации своего **драндулета** (впрочем, встречаются на свете **Хаммеры**, Кайены, X5-e и Кадиллаки с ГБО). Причём остальные аргументы противников как-то тонут на основном фоне. Некоторый дополнительный колорит появился вместе с возросшим числом европейских машин с заводским ГБО на метане, поскольку в ЕС местами за экологичность идет такой налоговый бонус, что им не брезгают и владельцы кайенов и прочих мерседесов, а особо упоротые ставят газ даже на **приусы**.

Один из самых злобных доводов антиГБОшников — типа «может прогореть от высокого октанового числа клапанов!!1однёрочка».

На самом-то деле, товарищи:

Если октановое число не соответствует степени сжатия (октановое число низкое а степень сжатия для него высока), возникает детонация, разрушающая кольца, перемычки на поршне, оплавляющая стенки камеры сгорания, и прочие ништяки цилиндри-поршневой группы. У пропан-бутана октановое число около 105, и детонировать он не будет даже на двигателе с давлением наддува over9000 бар. Прогар клапанов обусловлен более длительным горением пропан-бутана (якобы догорает ещё после открытия выпускного клапана) и уходом теплового зазора клапана (если нет гидрокompенсатора), обуславливающим неплотное прилегание клапана к седлу. С другой стороны, здесь **[1]** экспериментально доказали, что выхлоп на пропан-бутане не горячее бензинового. Прогрватите по трассе в режиме over5000 об/мин на бензе с прохладным, освежающим бензиновым выхлопом, и от выпускного коллектора тоже можно будет прикурить. Однако, всем как всегда... Прогар, как правило, от бедной смеси. Что на бензине, что на пропан-бутане, да. Просто установившему ГБО так часто хочется добиться ещё большей экономии, забеднив смесь и снизив расход ещё на 1 сраный литр/100км. Итог предсказуем.

Годно бросить можно на тему:

- Дорогонах. Нормальная система стоит сотни нефти, а ещё её надо зарегать в ГАИ/ГИБДД, а отобьётся хрен известно когда. Километры бредовых расчётов и ссылок на газовые калькуляторы гарантированы.
- Установщики напорчат и что-то там запорют. Таки да, порчат, порют... Но есть и хорошие, годные установщики, к которым, вашу мать, и стоит обращаться, а не к

арам в гараже.

3. Накроются форсунки/бензонасос. Единичные случаи не исключены, но массовых отказов указанного оборудования не видать. Тут же надо не забыть о невероятной сложности ремонта накрывшихся форсунок/бензонасоса, стоящего сотни нефти.
4. Нарушение развесовки авто. По поводу посадки пассажиров на заднее сиденье никто не сокрушается, а вот сотонинский баллон... особенно если учесть что за счет движка большая часть пепелаца перетяжелена спереди, а баллон, особенно заправленный таки весит.
5. Баллон занимает место в багажнике. Актуально для тех, кто не выезжает из дома без двух мешков картохи. Обсуждение докаток и способов их размещения прилагается.
6. Тянет хуже, а расход больше. Если в краеведческом музее вам удастся разжиться системой ГБО второго поколения и таки впихнуть его на свой б-гомерзкий распределенный впрыск, то таки да. Расход даже на четвертом поколении ГБО должен быть на 10% больше по сравнению с бензом, но без ошутимой потери мощности. Двойной слепой тест по разгону на нормально установленном и настроенном ГБО 4-го поколения не пройдет ни один волящий о потере мощности. Я гарантирую это.
7. Малый пробег на одной заправке баллона. Смотря какой баллон (на самом деле рядовой пепелац на рядовом баллоне, расположенном вместо запаски, вполне способен доехать от Нерезиновска до Нижнего Новгорода даже при хуёво отрегулированном ГБО), а вообще актуально для жителей всяких Мухосрансков, где АГЗП не прилегают к трассе каждые 10-30 км.
8. Качество газа и его недолгов. Главное, что бензин у нас значительно качественнее, льют его, как правило, больше, чем написано в чеке, а солнце при отсутствии ГБО на автомобиле светит ярче.
9. Запах. Ностальгируем по белорусским системам первого/второго поколения, а также растресканным трубкам и говённым хомутам.
10. Обслуживание. Таки стоит денег, но межсервисный интервал, как правило, совпадает с таковым на само авто, а цена обслуживания невысока. Дополнительным профитом является факт меньшего засираения масла в движке, что даёт повод нищерадам на нём экономить.
11. АПАСНО!!!111 же: взрыв баллона/взрыв газа/отрыв баллона при ДТП/отравление газом/пожар и несть им конца, нужно подчеркнуть. Быдло не волнуется, что без ГБО ездить не менее опасно, ибо под жолой водятла — бочка наполовину сжиженного напалма, наполовину — бензиновых паров, которые рвут при малейшей искре. Так же быдло не в курсе, что при нарушении герметичности баллон активно охлаждается, и даже если его поджечь, никуя не взорвется. Ну разве удар будет такой, что баллон сразу разлетится на куски (однако если учесть что баллон является чуть ли не самой толстенной деталью пепелаца, уступая лишь самому движку, при расположении в багажнике он еще и бампером послужит может).
12. Потеря гарантии на авто. Не всегда и не везде. ВАГовод на постсоветских просторах негодуэ.
13. Конденсат в баллоне/обратный хлопок. Таки присущ тёплым ламповым системам второго поколения, а холодному, грубому газовому инжектору сия фича недоступна.
14. Невозможность выкатать абсолютно весь газ из баллона. Мсье знают толк в извращениях, но претензий подобного рода к баку бензина у них не возникает.
15. Проблемы с ГБО зимой. К сожалению, ослиной мочой научились разбавлять не только бензин, но и газ. Точнее, зависит от соотношения пропана и бутана (бутан кипит при более высокой температуре, и на морозе, сука, испаряться не хочет), а еще точнее — от того, завезут или не завезут на газовую заправку правильную «зимнюю» смесь. Впрочем чуть менее чем всегда ГБОУшникам предписано мануалами заводиться на бензе и лишь потом переключаться на газ.

Кстати, ГБО вообще-то бывает двух типов. В Европах очень популярен **метан**, в России же (по крайней мере, на легковом транспорте) предпочитают пропан-бутан. Первый подается в газовую сеть, но плохо сжигается, а потому хранится под высоким давлением. Ещё один недостаток метана — заправляются реально негде. Заправка может быть одна единственная на весь город (а чаще — вообще ни одной)^[3]. Извращенцы покупают компрессор и заправляются от трубы в гараже а **наутро находят на месте гаража котлован глубиной метров десять**.

Гибридосрач

В данный момент в России сей вид срача развит **плохо** из-за малого количества этих самых гибридов. Для непосвящённых: гибрид — это такой с виду обычный автомобиль, имеющий два движка: электрический с аккумуляторами и бензиновый. ДВС всегда работает в самом эффективном режиме, набор скорости обеспечивается электродвижком, который в качестве генератора заряжает же аккумуляторы при торможении. Таким образом, в пробке, где обычные машины вынуждены тратить сотни тонн нефти на нагрев окружающей среды и бесконечные старты и остановки, гибрид экономит. Правда, это компенсируется высокой стоимостью самих гибридов: новая Toyota Prius III стоит в среднем 800 тысяч рублей.

Всякий добропорядочный владелец приуса страдает экологическим ЧСВ, а потому срёт кирпичами при виде полноприводного огромного внедорожника или пикапа с надписью «Fuck Fuel Economy», однако появляются и **гибридные внедорожники**, не говоря уже о **спорткарах**, вызывая у поциентов когнитивный диссонанс.

Немного истории

Первым современным гибридом был мелкосерийный Toyota Prius (1997) для Японии. В 2000-м для США выпустили Honda Insight, **неоднозначной внешности** авто, заставляющее срать кирпичами всех любителей стандартного быдлодизайна. Срачи: **Хонда-гибрид** против **Тойоты-гибрида**. У владельцев тойоты вызывает баттхёрт тот факт, что хонда скоммуниздила дизайн приуса, и этим они постоянно тыкают владельцев хонды. Владельцы хонды утверждают, что у них экономия выше, обзор лучше, на что тойотовцы кичатся нормальной динамикой и **крутой анимационной заставкой** на ЖК-мониторе при запуске двигателя. **Приборная панель** у приуса под лобовым стеклом, а у **Инсайта** панель классическая, даже есть тахометр, который, тем не менее, для гибрида **не нужен**. Насколько же нужен сам гибрид, покажет лишь время. Пока же их численность растёт за счёт налоговых послаблений и дотаций в других странах, а с включением новых участников их цена постепенно падает.

Фичи и баги

Стартует машина сразу, как только газуешь, и без задержек. На этом полезные фишки, с точки зрения ненавистников гибридов, заканчиваются. Самый популярный в США, да и в этой стране тоже, гибрид — Тойота Приус 2-го поколения. При езде «ни в чём себе не отказывая» гибрид имеет хороший старт (высокий «троллейбусный» момент электромотора) и неплохие потребительские характеристики, при этом расход с заявленных 3,8л/100 км подрастает до 4,5-5,5л/100 км, однако это всё равно меньше, чем у одноклассников. 3-ий Приус уже имеет раза в полтора мощнее силовую установку и при включенном мощном режиме весьма резв, но тогда экономия у него посредственная. В экономичном режиме он ездит гораздо вальяжнее, однако бензин лишь нюхает, и своей первоначальной задаче доставить вас из А в Б соответствует на все 200%. Первые гибриды, коих в Рашке больше всего, страдали «детскими болезнями», однако заложенный в них запас прочности вполне позволяет вариантам 98 г.в. с пробегом под полмиллиона всё ещё неторопливо кататься. Но гибрид — это не только ценный мех и экономия бензина, но и заблуждение. Разъезжая на «Таёте Приуз», мы спасаем планету, и похуй, что там, ташемта, ядовитые аккумуляторы, требующие специальной утилизации.

Отдельными вопросами встают температурный режим аккумуляторов в холодном климате (сильно падает отдача, комп бережет батарею зимой, поэтому больше нагружает ДВС после заводки), печка и кондиционер (ДВС работает не всегда, поэтому батарея расходует и сюда тоже). Расход топлива начинает плясать, что подливает срачам масла в огонь.

Бензин против гибрида

Владельцы бензиновых движков обсираемы и хондовцами, и тойотовцами. Аргументы, что «моя бензиновая тачка на трассе даёт лучший километраж, чем твоё гибридное уёбище», парируются «а ты добейся 30 миль на галлон по городу!» и высмеивание "оооо, **DALNOBOYZHIK!**". Популярный выпад «А я стартую на зелёный как комета» становится неактуальным по мере нарастания лошадей в гибридах. В то же время, пока гибридные технологии ещё не очень развиты, современные бензиновые двигатели в некоторых условиях превосходят их как по динамике, так и по экономичности. **Пруф**.

Дизель против гибрида

Дизельный Гольф, обладая размерами и массой, сопоставимыми с гибридным Примусом, имеет значительно более низкую стоимость как самой машины, так и топлива на 100 км. Однако ужасный смрад от солярки и богатый шум нравится далеко не всем, поэтому гибриды будут покупаться. К тому же гибриды всегда заводятся в мороз с первого раза. НО: появляются дизельные гибриды Пежо/Ситроен. С распространением дизельных гибридов и тем более армейских гибридов срач поднимется на новую высоту.

Газ против гибрида

Даже **ТАЗик** с газобаллонным оборудованием при копеечной цене такого тюнинга обеспечивает экономичность и экологичность, сравнимую с гибридом, плюс во многих странах газ в полтора-два раза дешевле (ибо ниже акциз). А ещё от него приятно **пахнет**.

Газ вроде бы должен давать больше геммороя и прекрасную возможность **принять ислам** при взрыве баллона, но вероятность такого события стремится к нулю: во-первых — специальный клапан, во-вторых — спелосальный запас прочности баллона. Мякотка в том, что нужно периодически обслуживать систему, ибо резинки имеют свойство твердеть и трескаться от старости и низкой температуры (не морозов, а самого газа), и драгоценный газ потихоньку уходит на улицу или вообще в **салон**.

- Олсо, на один приус можно купить 5 семерок/схожих гарантасов с ГБО, что делает покупку приуса "из целей экономии" по меньшей мере нелогичной, если забыть на



Поставь метан, сука



ПриМус-1 как он есть.

ПриМус-1 как он есть.



Профиль немца смотрит на сраных япешек как на говно.

Профиль немца смотрит на сраных япешек как на говно.



Внезапно, гибридный Феррари. Все в ахуе.

Внезапно, гибридный Феррари. Все в ахуе.

общую разницу между православными и узкоглазыми автовёдрами.

- P.S.: ремонт гибрида в западных Мухосрансках этой страны до недавнего времени был большим геморроем. Ныне ситуация, правда, налаживается.

PRIUS против SMART

Владельцы самоходного чемодана «смайт» получают пинков от всех, особенно от владельцев приусов «скока места, а километраж ещё лучше, чем у твоей лоханки!» и «А на скорости больше 80км/ч её встречный ветер не опрокидывает?». Тем более при своём крошечном размере смайты стоят ненамного дешевле. Правда, главное достоинство Смайтов не в езде, а в умении парковаться поперёк тротуара и ещё оставлять место для прохода пешеходов. И вообще, Смайт создавался не для семьи из пяти детей, тёщи и деда — ветерана Куликовской битвы, а для курьеров и прочего офисного планктона, которому надо быстро и без геморроя добраться из одного офиса в другой, а это тупо разные классы авто, поэтому срачь на эту тему могут только упоротые.

Нужен или не нужен

Малограмотные участники спецолимпиады не понимают, почему установка в машину электромотора с батареей делает машину экологичнее и экономнее, ведь, как объясняют **умники**, батареей заряжается от ДВС во время езды, а еще она боится холодов ниже +5, её надо менять каждые три года, как может машина ехать лучше, если двигатель крутит генератор, а уже генератор питает электромотор, а еще у гибрида надо каждые 100 тыс. км. менять двигатель внутреннего сгорания????!!!!11 **Знающие** люди, конечно, могут объяснить суть гибридов, но **всем поухй**, репутация ГСУ уже испорчена.

Электросрач

От остальных видов автосрачей отличается тем, что чистые электромобили мало кто видел. Обычно это либо гольф-мафинки (**вот такие**), едва способные разогнаться до 20 км/ч, либо нечто вроде двухсоткиловаттной (288-сильной) пикрелейтед-Теслы, стоящей \$70 000 в базе (и 691-сильной версии P85D с полным приводом за \$130 000), единственной в своём роде, способной проехать 400 км на одном заряде батареи. (впрочем, китайцы обещают выпустить китайский клон за существенно меньшую цену! и уже предоставили опытный образец, так что не айфоном единым) Поэтому не стоит удивляться, что срач порой полон забористого ФГМ и взаимоисключающих параграфов. Аргументы сторонников:

- электромобиль полезен для экологии хотя бы тем, что не дымит под носом у невинных горожан;
- у электромобиля хорошая «троллейбусная» тяга, которая появляется с нулевых оборотов, ему почти не нужна КПП;
- если аккумулятор располагается под полом, можно получить низкий, нет даже низкий центр тяжести, недоступный даже оппозитным субарам;
- электродвигатель не может заглохнуть. Можно упереться в столб и пытаться его выкорчевать, пока не сядет батарейка, или что-нибудь не перегреется;
- электромобиль проще по конструкции, не требует замены масла и прочих регламентных работ, доставляющих боль автомобилистам;
- электричеством управлять дешевле, особенно если под боком — Саяно-Шушенская ГЭС;
- электромобили могут сглаживать пики энергопотребления, заряжаясь, когда все спят;
- падают фишки типа полностью независимого привода на все колёса на audi e-tron
- плохая заправка может легко убить обычный автомобиль, в то время как электричество, от которого стгорит электромобиль, нужно ещё поискать — от него скорее стгорит либо копейный предохранитель на входе, либо вообще весь дом, и электромобиль тут будет ни при чём;
- за электромобилями будущее, ибо нефть скоро кончится; поэтому сейчас электромобили почти не производятся из-за заговора нефтяников.
- спешл фор Раша — ввозные таможенные пошлины на электромобили колоссально ниже, чем на бензоглоты, плюс владельцам сих чудес техники можно невозбранно парковаться нахалюву в самом центре ДС. Более того, в ряде регионов РФ **отменён транспортный налог на электрички**.

Нефтекопильщики, в свою очередь, приводят следующие аргументы:

- дорого.
- от домашней розетки заправляться очень долго, а спецзаправки редки даже в Европе.
- АКБ стоит больше, чем вся остальная машина, и требует регулярной замены.
- электромобиль — это не так уж экологично, особенно если электричеством твой район питает угольная ТЭЦ; алсо, утилизация батарей.
- Как выяснилось, аккумуляторная батарея даже при незначительном повреждении (например при штурме бетонного отбойника на скорости 120 км/ч) может загореться.
- электрические сети не готовы к массовому переходу на электромобили, может случиться **w:блэкаут**.
- вдруг убьёт током?
- электродвигатель годится лишь на то, чтобы катать детей по парку.
- аккумуля тоже могут чертовски мощно бомбануть, а защитные клетки нехило утяжеляют все, что только можно, посмотрите на свинцовые батареи на погрузчиках!

Итог: технология электромобилей еще пока сыра и недостаточно изучена. Та же вышеупомянутая Тесла имеет свой недостаток, заключающийся в том, что автомобиль как таковой предназначен для езды по городу, несмотря на потрясающие скоростные характеристики. При быстрой езде по автомагистрали заряда может хватить километров на 100 **ЩИТО?**¹. Кроме того, в этой стране зарядные станции есть лишь в двух городах(**догадаетесь, каких**), что еще пуще осложняет эксплуатацию этих девайсов. Но в то же время, пример Теслы наглядно показывает, что будущее у этих технологий есть, но вот когда оно наступит...

Кроме того, существует куча экзотических двигателей: газотурбинных, на сжатом воздухе, водороде, топливных элементах и даже на **пару** — действующие образцы, конечно, есть, но в количестве 3,5 на весь шарик. Это как бы говорит нам о том, что технологии эти — **перспективные**, но никак не мешает доказывать адептам данного типа двигателей, что они — самые лучшие, и за ними — будущее, а все остальные должны отмереть. Вот только спорят они пока только с электромоторщиками, а для бензинщиков у них один аргумент: **когда нефть кончится**, мы вам покажем, а пока действует заговор нефтяников...

Бонусные очки за любую из сторон, если в сраче упомянуть электромобиль Tango из начала нулевых, ибо в плюсах понты (узкий шопседетс, высокий, выжимает сотню за 4 секунды, максималка 240, тыща ньютонметров на любых оборотах), а в минусах никакая семейность (1 пассажирское недоместо и никакой багажник) и дулзы с обслуживанием такой экзотики в ЭрЭфийском Континентальном Климате.

Маркосрач

Анамнез:

- а) немецкие гамно — нет настоящего японского качества;
- б) японские гамно — нет настоящего немецкого качества;
- в) корейские гамно — нет вообще никакого качества;
- г) французские гамно — гамно **для пидоров**;
- д) американские гамно — потому что нет ни японского, ни немецкого, ни даже французского качества. А ещё они страшные и много жрут;
- е) китайские гамно — даже говорить не о чем. МАДЕ ИН ЧИНА!
- ж) шведские гамно — дубовые гробы с никакими ТТХ;
- з) наши гамно — всегда были гамно.

Немцы VS японцы

Старо как мир. С одной стороны — стереотип времён лихих девяностых «машина должна быть немецкой», с другой — желание взять помону подешевле при «схожих» характеристиках. При этом у япофилов имеется «непрошибаемый» аргумент: «за стоимость бЭмЭве можно взять японку, которая ездит намного быстрее». Таки они правы, при схожих ТТХ и одинаковом техническом состоянии японец заметно дешевле, а ежели он ещё и праворук от рождения, то пресловутая эвканомия может достичь поистине вселенских размеров. Алсо **тунинг** на хосорылки более богат и дешёв. Несчастные, неосмотрительно вспомяввшие о существовании французских, итальянских, шведских и прочих автомобилей, устаиваются полновесных порций отборных помоев с обеих сторон.

На самом деле у «европейцев» и «японцев» в 95% случаев разные целевые аудитории: для кого-то важны понт и мнение окружающих — они покупают в основном немецкие модели, для других важны дешёвизна и надёжность — те берут желторожих, для третьих — просто средство передвижения для себя любимого — без вариантов дешёвые французы, итальянцы и корейцы, для **четвёртых** — пресловутые секунды до сотни, они любят обмываться всякими разными япами, типа Субару СТИ, Лансер Эволюшн и пр. И так далее в различных сочетаниях. Не следует также забывать, что для фанатов лихого передвижения по разбитым русским дорогам и говнам средней степени тяжести, да и прочего автобдыла, среди изделий немецкого автопрома до недавнего времени было представлено всего несколько моделей, да и те — с запретельным для простых людей ценником, в то время, как японцы предлагали по крайней мере с начала 90-х целый пантеон автомобилей различной степени внедорожности и крутизны — от дешёвых праворуких вариантов до этих ваших бахатых Лексусов. Да и географическая близость к стране Восходящего Солнца во многом определяет предпочтения жителей Зауралья, где всё, что связано с япономарками, поставлено на поток. В некоторых случаях отдельный дулз искусённому анонимусу может доставить сравнение цен б/у автомобилей этих двух стран-производителей.

Субарусрач

Существует также так называемый субарусрач. Это когда владельцы божественных машин марки **Субару** с их симметричным полным приводом и двигателем, работающим



Ока на электроприводе...

Ока на электроприводе...



...и пафосный Тесла-S. Чувшь разницу, чувшь?

...и пафосный Тесла-S. Чувшь разницу, чувшь?



Монструозный французский суперкар

Монструозный французский суперкар



Mega Track

Mega Track

в одной плоскости с подвеской, пытаются доказать, что Субару едет круче Джипа, и чаще круче только яйца. Как правило, такой срач растягивается страниц на 50-60 и доводы повторяются каждые 10 страниц. При этом субарасы всегда предлагают потягаться с Джиперами по разным покрытиям. До дела пока не дошло, ибо Джиперы не хотят никому ничего доказывать. В таких ветках обычно процветает флуд (типа «СУБАРУ НИДЕТ!11111одиодин») и троллизм (когда кто-то, только что зарегистрировавшись, тут же пишет либо «субару самолёт и круче всех», либо что видел буксующих субару, а он на чайзере проехал). Таких людей нормальные люди выкупают быстро и не поддаются на провокации. Но есть индивиды, которые им активно что-то доказывают. Срач обычно бессмысленен и беспощаден. Ветки тонут, но вскоре всё равно встают из-за ФГМ местного населения.

Кстати, как-то испокон веков повелось, что под словом «субару» в наших, да и не только, интернетах, автоматически подразумевается модель Impreza WRX/STI, а остальные, в общем-то, неплохие изделия этого производителя принято называть именами собственными без указания марки: аутбэк, легаси и т. д.

ЭВОсрач

Сюда же можно отнести зеркальную разновидность Субарусрача — ЭВОсрач. Нужно заметить, что ЭВОсрач не существует без субарусрача, и наоборот.

Холивар начался относительно безобидно, в то время, когда обе марки боролись за призовые места в ралли. В конце 90-х — начале нулевых отечественные техназдроты, знающие все коды запчастей этих полноприводных чудоповозок наизусть, но, разумеется, самих машин никогда не видевшие, устраивали локальные побоища на форумах. Но так как проверить или опровергнуть свои доводы не могли, успокаивались в ожидании очередных сводок с чемпионатов по экстремальному проезду говн в разных уголках шарика.

Ближе к середине нулевых бабла в этой стране стало больше, и мажорная стая, насмотревшись пиздоглазых автофильмиков разной степени годности, стали их активными наездниками. Всё бы ничего, но генетическое желание мажоров меряться маленькими пиписьками усугубилось желанием доказать, что именно ими выбранный корч лучше. Как обычно на вопрос: «Чем лучше?», мажоры дружно отвечали: «Чем другие!». Особенно клинические индивидуумы начали вешать на свои псевдобоевые борта антиклассоводоочерскую свастику и символику. Популярные надписи гласили «СУБАРУ/ЕВО не машина», «субару не машина, а самолёт», «EVO must die!» и т. д.

К концу нулевых звёздная болезнь ЕВО-Субарастов начала неистово прогрессировать. Ралли — спорт дорогой (что для мажоров, в общем-то, не помеха), но для людей, умеющих ездить. Соответственно, мажоры его дружно ниасилили. Но появились другие дисциплины: драг-рейсинг, слалом, любительское ралли и т. д., благодаря которым холивар расцвёл с новыми силами. Поток желающих подбросить говна на вентилятор всё время увеличивался, и неудивительно. Во-первых, оба чудокорча созданы для езды по этому самому говну, во-вторых, пресловутым «вентилятором» у обоих является турбина (священное слово для любого техназдрота) с частотой вращения 100500 об/мин. Как можно догадаться, распыл говен получается годным и равномерным.

Текущий расклад: ЕВО и СТИ давно не участники серьезных чемпионатов ни по ралли, ни по слалому, ни по драгу. Из всех этих дисциплин их давно вытеснили европейские и американские собратья. Срач продолжается исключительно из-за того, что ЕВО и СТИ мало отличаются от тех машин, что участвовали в ралли, зато они серийно выпускаются и продаются, в то время, как всех рвущий Ситроен выпускает раллийные машины лишь в сотнях экземпляров, которые нужны для прохождения аттестации.

И до сих пор на любом мало-мальски посещаемом автофоруме есть тема на over9000 страниц с безобидным названием «хачу купить ЕВО или СУБАРУ, что посоветуете».

Бюджетное корыто vs. б/у немец/японец

Срач весьма эпических масштабов, особо обострившийся в начале десятых после резкого повышения цен короллы и кредитофокусы (вплоть до миллиона, а то и больше) и популяризацией этих ваших Солярисов, Рио, Полуседанов, Авео, тысячи их! Да, да, дорогой друг, Фольксваген Поло за немца не считают и поливают его говном наравне с остальными. С одной стороны — утверждения о том, что по цене бюджетного корыта можно купить многолетнего фрица/косоглаза и невъебенно вваливать, с другой — автомобиль должен быть новый, и точка, плюс пять лет гарантии, ёба! Иногда в этот срач заглядывают тазоводы, которые непременно получают лучи поноса от обоих лагерей.

ВАЗосрачи

Обычно начинаются под статьями, посвященными ВАЗовской продукции. Реже — под статьями об авто «за цену ваза». Хотя данные срачи могут возникнуть стихийно после написания слова «ВАЗ» в любом топике.

Данный вид срача различает следующие подвиды:

ТАЗ vs Косорылка

Начинается с того, что косорылщик констатирует следующее:

- убогость «рестайлинговых» беременных антилоп десятого поколения, разработанных в начале 80-х копированием опея Кадет, Вектра или какого-то ещё GM—немца, а также отсталость от прогресса вечной «классики», которая, слава Б-гу, уже выпилена с конвейера полностью, за исключением, пожалуй, Нивы, которая скоро отметит свое сорокалетие, и пока на покой не собирается;
- жуткая ломучесть жигулей, и, как отмечают обозлённые экс-тазоводы, «подлянские» поломки тазов
- склонность к коррозии кузова ещё на заводе;
- последнее время все ТАЗы выпускаются с современными 8-, либо 16-клапанными двигателями с рабочим объемом 1,6 л, которые для соответствия Евро-3 настроили на АвтоТазе так, что они таракат по-дизельному;
- говенные запчасти, которые ломаются сразу после или ещё во время монтажа;
- из-за сраного АвтоТазе подняли пошлины на иномарки;
- правое расположение руля якобы безопаснее — у водителя косорылки, выехавшей на встречу, больше шансов выжить.

Сие парируется контраргументами ТАЗоводов:

- дешманские запчасти, которые можно купить практически на любой заимке в тайге, не говоря про более крупные посёлки этой страны. К тому же ремонт таза, вплоть до капиталки двигателя, выполняет в гараже почти любой дядя Вася с руками, растущими из плеч. А если прижмёт — то и собственноручно, по книжке, с применением ёбаной матери, ибо машина проста, как табурет. Тем не менее, почти каждый тазовод тайно мечтает воткнуть в дедовскую волгу 1JZ-GTE и автомат от марковника;
- патриотические чувства;
- говенные китайские, тайваньские или даже б/ушные запчасти, которые косорылщики ставят по причине хронического нищобродства;
- руль находится не в бардачке, как у косорылой попонки-бардачкорульки с пропуканными япошками сиденьями, купленной на авто-помойке — см. [рулесрач](#);
- механика «едет» и не ломается, как автомат, а если и ломается, то ремонт стоит совсем других денег — см. [ручкосрач](#);
- правое расположение руля опасно, особенно для окружающих: при попытке обогнать фуру или даже простейший матиз по встрече праворульный водитель имеет все шансы на поцелуй.

Данный вид срача неистребим на просторах интернетов за Уральскими горами, где вазофилы, как вид, находятся в существенном меньшинстве.

ТАЗ vs бюджетное корыто

Главная причина возникновения — желание владельца бюджетного корыта увеличить ЧСВ после покупки иномарки. Обычно начинается с заявления корытовода:

- жуткая ломучесть тазов;
- некомфортное передвижение при езде в тазике;
- рассказа о том, как корытовод ездил на дедушкином Москвиче и теперь на ТАЗик никогда не сядет;
- низкая пассивная безопасность ВАЗовской продукции;
- повышение пошлин на бюджетные иномарки.

Контраргументы ТАЗоводов:

- Такая же ломучесть бюджетных корыт, которые собирают не в Японии/Германии/Корее, а в Китае/Узбекистане/Украине;
- Слабую комплектацию бюджетных иномарок;
- Низкую пассивную безопасность бюджетных корыт, отсутствие ПБ пассажира за ту же цену, что у ТАЗика;
- Не элитное происхождение бренда, например, [китайское](#);
- Отсутствие развитого сервиса.

Зачастую в ходе замеса оппоненты перекидываются фразами типа: «Да ты просто купил ТАЗик/бюджетное корыто, а теперь пытаешься оправдать свой выбор». Ввиду повышения пошлин на ввозимые косорылки и европейские конструкторы данный вид срача в будущем будет только усиливаться.

ТАЗ vs б/у европейский конструктор

Обычно начинается со следующих оригинальных утверждений:

- жуткая ломучесть тазов;
- некомфортное передвижение при езде в Тазике;
- рассказа о том, как корытовод ездил на дедушкином Москвиче, и теперь на ТАЗик никогда не сядет;
- низкую пассивную безопасность ВАЗовской продукции

и продолжается контраргументами ТАЗоводов:

- жуткая ломучесть б/у иномарок и высокая стоимость ремонта, рассказа о том, как ТАЗовод ездил на б/у Мерседесе и чинил его каждый день;
- Сомнительную пассивную безопасность сто раз битого и собранного в гараже у дяди Васи конструктора.

Интересен тот факт, что в случае отсутствия в говнозамесе ТАЗовода косорыльщики, корытоводы и конструкторовладельцы могут сцепиться друг с другом, мальчиком для битья в таком случае обычно становится корытовод. Аргументы при этом не меняются.

олдфажный ТАЗ vs отечественный автопром

Особая статья срача. Основных причин возникновения две:

- желание Анонимусов, не ездящих на ТАЗ-е, доказать всему белому свету, что ТАЗ — если не **рак**, то хотя бы фурункул на теле Этой Страны, который:
 - угробил своим лоббизмом весь легковой отечественный автопром **пруф**;
 - добился фантастических ввозных пошлин, и теперь стригущий лавандосы на немерено накрученной цене своих лоховозок, имеющих цену чуть ниже своих самых дешёвых конкурентов. А потому требующий **закрытия, испепеления** и предания всеобщему забвению;
- желание Анонимусов, ездящих на ТАЗе или зарабатывающих на его производстве/продаже, доказать всему белому свету, что ТАЗ — ум, честь и совесть Этой Страны, который:
 - честно выжил в лихие 90-е, в то время как подобные сами себя разворовали (АЗЛК) или не перестроились под рынок (Иж, Волга);
 - честно выживает в лихие двухтысячные, в то время как к руководству пришли московские топы, как и все другие, активно пилящие, но при этом не давая пилить остальным;
 - всегда честно платит налоги и делает гешефт, чем спас и спасает от голодного вымирания чуть больше, чем половину Этой Страны;
 - единственный отечественный завод, производящий что-то своё и за малые деньги, и похер, что этому что-то по факту уже 30-40 лет. А потому требующий всеобщей любви и благодарности в ожидании предстоящего воспарения отечественного автопрома на невиданные высоты, вливания государством новых сотен тонн нефти на новые распилы и «европейские» зарплаты рабочих и правильных местных руководителей.

Еврономера-срач

Молодой, динамично развивающийся срач, набирающий обороты **в/на** Незалежной, разгоревшийся впрямь после **Евромайдауна**, на котором **все** лелеяли заполучать тысячами дешёвые юзанные иномарки из Европы, в обход грабительских тарифов на растаможку и регистрацию. После победы сторонников последних получилось все ровно наоборот - таможенные акцизы повысили еще больше, в итоге ржавое корыто 2002 года выпуска стало стоить космических денег, учитывая обвалившийся в 3.5 раза курс валлот и прочий многократный рост цен для - вообще недостижимых для украинца сумм, не говоря уже о покупке новых авто. Выход нашли быстро - лазейка в законе, позволяющая временный ввоз авто. Схема проста, берем **литовскую фирму**, оформляем на нее авто, пишем доверенность на анонимуса, **случайно** оформленного на эту фирму, и катаемся свободно **в/на** незалежной, показывая факи ментам. Другая схема - покупаем древний убитый Пассат 2004, кожа-рожа, диски газ, года выпуска за \$1800 у поляка, даем ему еще 400 баксов за доверенность и перегон через границу, а еще 150 барыге-перекупщику. В итоге получаем меньше чем за \$2500 хороший годный автомобиль (в случае удачной покупки) который и разьебать и проебать совсем не жалко. Продлить пребывание стоит около 150 баксов в год (!), то есть даем поляку, который перегоняет машину через границу и назад, либо сдаем этот чертов хлам на разборку и тоже получаем **PROFIT**. Не смотря на отчаянные попытки хохлоправительства ограничить или запретить беспошлинный ввоз хлама, **ничего не получается**. Тему быстро просекли **таксисты, стритсракеры** (еще бы, поддержанная Audi TT, X5 или Самаго в идеале всего \$4 тыс), особенно **рагули** из западных областей, в итоге сегодня на западенщине каждый второй автомобиль с европейскими номерами (по состоянию на 2020 год уже каждый 50-й или еще реже).

Ксеносрач

С появлением в фарах головного света газоразрядных ламп, в простонародье именуемых «ксеноном», многие **пацанчики** стали ставить их в свои заштаннанные девятки вместо штатных галогенок, породив ксеносрач.

От ксенона в стандартной фаре толку нет!
«Ученье — свет, а неученых — тьма!»

«Golden: Не понимаю, зачем было покупать калину, чтобы теперь покупать к ней ксенон!»

sda: Ксенон покупается для выполнения двух задач. Показать всем встречным что едет реальный чувак. И скрыть от всех встречных на чём чувак едет...

»

— [b] 395780

«

- ксенон можно поставить на машину? - да, конечно, какая машина у вас? - грейт волл - да, приезжайте, комплект 3500р ...пауза... - так это же, наверное, какоенить китайское гавно!?

»

— [b] 395926

Суть драмы:

Газоразрядные лампы создают поток света весьма высокой силы, однако, будучи установленными вместо ламп накаливания в обычной рефлекторной или «хрустальной» фаре, светят куда угодно, **только не на дорогу**. Поэтому видимость дороги для владельца колхозного ксенона почти не улучшается, в то время как для пешеходов и встречных водителей она обращается в ноль. Итог — немалый шанс поцеловать водителя со встречки. Пруфлинки: [2], [3]. Менты подсуетились и накаляли свою маляву:



Китаексенон, установленный «чотким» долбоебом в кол-ве трёх пар.



Контора разъясняет — статья 12.5 ч. 3

«Статья 12.5. Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена[...]

3. Управление транспортным средством, на передней части которого установлены световые приборы с огнями красного цвета или световозвращающие приспособления красного цвета, а равно *световые приборы, цвет^[4] и режим работы которых* не соответствуют требованиям Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, - влечет лишение права управления транспортными средствами на срок от шести месяцев до одного года с конфискацией указанных приборов и приспособлений. (ч.3 введена Федеральным законом от 22.07.2005 N 120-ФЗ) »

— КоАП РФ

Пацанчики довыпендривались, и мало что колхозный ксенон приравняли к синим писалкам (давно пора), но теперь ГИБДДдуны начали *сношать* водителей даже с родным ксеноном. Впрочем непрошаренных гайцев иногда удается задурить формулировкой "режим работы световых приборов", дескать это не имеет отношения к типу лампы, а просто про ближний/дальний свет.

Если же без ксенона никак, а производитель не предусматривает комплектаций с ним, можно имплантировать линзованные блоки — либо из разбитых фар других машин, либо готовые, с креплением в стандартный цоколь. Эта операция весьма популярна у *пиндосов* и называется «ретрофиттинг». Особенно это показано *праворульным ведрам*, так как ещё и убирает засветку встречной полосы. В дальнейшем особо настойчивые могут даже узаконить эту установку в НАМИ или Центре сертификации и получить отметку в ПТС.

В принципе газоразрядные лампы можно вставлять и в фонари заднего хода, но срач на эту тему редок и вял. К тому же *современные тенденции* фонарей заднего хода, которые больше сигнализируют окружающим, чем освещают водителя, удручают.

К счастью, колхозный ксенон постепенно выходит из моды, уступая место светодиодам «бровкам». В отличие от ксенона, бровки даже кошерны, так как их можно включать вместо ближнего света днём. Вот если бы ещё они не выглядели как говно из-за дешёвых китайских диодов, теряющих яркость за пару месяцев.

Нужно добавить, что сейчас китайцы научились делать и светодиодные лампы для основного света. Большинство из них куски говна, но в хороших расположении кристаллов соответствует положению спиралей в галогенке. А потому лампу можно устанавливать в штатные фары без доработок и при этом сохранится что-то, напоминающее светотеневую границу. Свет от них лучше галогенок, но незначительно, до ксенона как до Луны. Так же многие лампы страдают от перегрева, что драматически снижает срок службы и светимость после 10 минут работы, но вентилятор может исправить эту ситуацию. А еще на лампах с большими радиаторами может не закрыться крышка фары. В целом к использованию пригодны, но злой гаец может трахнуть как за лютый ксенон, так что думайте сами.

Резиносрач

Существуют с первой попытки натянуть на колесо повозки *резину*.

Низкий или высокий профиль

Большой или маленький? Высокий или низкий? Выглядеть *самым чотким пацаном на раёне* с 18" хромированными дисками и двумя сантиметрами изоленты или всё-таки иметь возможность выехать со двора покатасться по дорогам *Этой страны* на полнопрофильной резине? Срать можно долго, но пацаны всегда знают правильный ответ.

Шипы или липучка

Какую резину купить на зиму? Ошипованную или с капиллярной системой микроламель и специальным микропористым компаундом из кремнийсодержащего полимера? Пены у рта хватает у сторонников и у противников шипов. Срач будет жить, пока шипы не выпилит законодательно полностью.

Суть:

***Шипы** — гул в салоне, никакой безопасности на сухом или мокром асфальте

***Липучка** — бесполезна в гололеде

***Всесезонка** — вообще ни рыба, ни мясо.

Алсо, в сраче иногда всплывают цепи, надеваемые на колеса при гололеде.

Когда переобуваться с зимней на летнюю и обратно

Срачи начинаются с новой силой в межсезонье, могут только затухать до наступления очередного межсезонья. Никто к однозначному мнению прийти не может, учитывая, что в некоторых городах матушки-Россеюшки снега может не быть до середины января, или он будет валить с ноября по конец апреля, а кое-где зафиксированы как случаи, когда снега нет до середины марта, так и смены зимы на лето и обратно каждые 2 недели с сентября по декабрь. Одним из примеров перманентной фрустрации автоводителей является *Питер*, в котором может быть как и снежный апокалипсис (зима 2009—2010 или 2018—2019), так и зелёная трава в январе (зима 2011—2012, 2019—2020). Немало интересно наблюдать и ахуевание от сугробов по колено в начале мая, а то в конце июня, особенно если еще вчера вечером открыли купальный сезон ибо +30 — Сибирь, она такая, да.

Смешно, но множество водителей вообще не знают о принципиальных различиях в типах сезонной резины, так что можно встретить летом крузак на липучке или каен на шипах, а зимой *БЧД* на потёртой дорожке. На деле и то и другое — один из приёмов эволюции по избавлению планеты от перенаселения *людьми*, а самих людей — от лишних денег.

Суть же различий между сезонной резиной не в наличии/отсутствии шипов или рисунке протектора, а прежде всего в очень жёстком температурном режиме, под который она заточена: так, летняя резина, предназначенная для эксплуатации при температурах от 10 °C и выше, при отрицательной температуре твердеет, что лишает автомобиль значительной части устойчивости; зимняя, соответственно, при эксплуатации в не-холодное время года начинает «плавиться», что вдобавок к потере устойчивости приводит ещё и к очень быстрому износу.

В жарких странах любят упомянуть, что мол, у нас хорошо, зимнюю резину покупать не нужно. Алсо, в России-матушке, в некоторых местах, не нужно покупать летнюю *nuff said*.

Маслосрач

Частый и стабильно встречающийся в природе вид автосрачей, которому подвержены владельцы дешёвых авто — хозяева этих ваших Ягуаров, Лексусов и Бэмэвэ просто лютуют, что им предписывает завод и наклейка на пробке горловины. Благодаря чему средний пробег современных Бэмэвэ до капиталки редко превышает 100К. Зато на родном, разработанном специально под данную марку масле. Алсо, самая длинная ветка на дrome посвящена как раз маслу в таётафоруме.

Минералка vs синтетика

Вопрос о том, что заливать в двигатель: масло из *динозавров* или синтетику, пахнущую ромашками. Страждущие, как обычно, всеми силами склоняют друг друга к продуктам с лучшими потребительскими характеристиками, ведь их машины *достойны самого лучшего*.

Важное замечание: значительная часть производимых смазочных материалов производится из нефти, и даже если канистра имеет лейбл «Synthetic», нищерброд в 95% случаев залёт масло, сделанное из динозавров, в то время как потратить 2000-4000 рублей на четырёхлитровую канистру настоящего масла из, например, кокосов его задует жаба. Подобный выбор имеет значение лишь для землячков *генерала Мороза*, ибо при большом минусе минералка может удивить. Синтетика тоже удивит, но уже приятно.

Полусинтетика vs всё остальное

Полусинтетика — особый маркетинговый вид минерального масла для *нищербродов*, которые хотят «много-пива-мало-денег». Дескать, «мы взяли самое лучшее от двух видов».

На самом деле полусинтетика, в том случае, если это не продукт отечественного производителя типа Лук-, Люкс- и прочих говно-ойлов за 500—700 руб, а хорошее, годное импортное масло рублей эдак за 1200/4 л — оптимальный выбор для ТАЗа, если он ещё в приличном состоянии и это самое масло не жрёт. Если заливать в него такую полусинтетику — проедет он до капремонта значительно дольше, чем 80-100 т. км. при эксплуатации на дешёвом говне, столь любимом большинством владельцев отечественных машин. Как бонус, весьма полезный для двигателя, небольшое количество синтетики и прочих присадок, содержащихся в таких маслах, поддерживают внутренности мотора в чистоте. Снимите клапанную крышку на тазике, который ездил на таком масле — внутри красота, всё чистое, никаких отложений и прочего говна. На тазике, который катался на чистой минералке (а тем более на дешевой...) картина будет примерно такой — все в чёрном говне, нетрущиеся части покрыты мазутообразными отложениями, дерьмо откладывается и в каналах смазки. *Такие дела*.

Промывать двигатель или нет



Синтетика, десу.

Агитирующие за промывку с пеной у рта доказывают, что нужно обязательно «почистить двигатель» перед сменой масла, противники утверждают, что смывые отложения приведут к «кулаку дружбы».

Срач о промывке идет с древних сокововых времен. Доступные тогда масла марок АС и АК^[5] не обладали моющими свойствами, так как состояли из хуёво очищенной нефти. Это способствовало неконтролируемому засиранию полостей двигателя нагаром и отложениями. Так вот, для оттягивания переборки советские слесари промывали движки веретёнкой, керосином и прочими **веществами**. Сегодня большинство масел для современных двигателей имеют в составе кучу **кошерной** химии для смыва говна и поддержания его во взвешенном состоянии, что способствует чистоте до следующей смены масла. Так что промывать современный движок керосином из баночки может только совсем упоротый **совок**-ретроград, не знакомый с современными технологиями.

Имеется также разновидность «**Промывать пятиминуткой или промывочным маслом?**». Исход зависит от упёртости той или иной стороны.

Отечественные смазочные материалы

Споры вокруг качества палёного лукойла и православного масла Роснефть, купленного на одноимённых заправках. Срач разводится на пустом месте в любом иномарочном форуме, достаточно спросить «кто использует масло Лукойл?», как автоматически в воздух поднимется более 9000 кг говна и ненависти в стиле: «ты так не любишь свою машину?» или «ну ты же едешь на отечественном бензине!». Также проскочит несколько **ужасных историй** с загубленными/понные бегающими двигателями.

Палёный кастрол

Коротко — кастрол фуфло, потому что весь палёный. Срач можно развести и IRL в автомагазине, спросив у продавцов: «А у вас кастрол не палёный?» и созерцать долгое бурление говна про знакомых православных дилеров, везущих товар через 10 знакомых перекупщиков напрямую из Польши. А разгадка проста — с недавних пор кастрол начали официально выпускать на территории Рашки, причём качество его значительно хуже европейского. Выходов тут два — брать у дилеров в автоцентрах или через третьи руки.

Масло ZIC

Тема, подынявшая и продолжающая вызывать мегатонны поноса в этих интернетах. Это слово из трёх букв будоражит, бодрит и возбуждает чувства тысяч автолюбителей не хуже, чем словосочетание «Масло Лукойл». С другой стороны, существуют диаметрально противоположные отзывы в стиле «а что, дешёвое и хорошее масло», но в тырнетах вы их не увидите. Огня в маслосрачи добавляет и то, что в **руководстве по эксплуатации ТАЗ-Приоры** кастрола нет, зато есть ZIC. Вместе с прочими лукойлами-мобилями, кстати. Российские монополии такие монополии.

Присадкосрач

Любит народ тёркота, в том числе и для своих железных домашних питомцев.

Много было тёркот среди **нишебродов** о воскрешении двигателя путем добавления **%ℝname%** в масло, которые продолжают и по сей день. Зачем, спрашивается? Да потому, что денег на ремонт нет, а ездить с дымовой завесой из выхлопной трубы и подливать на заправке вместе с бензином в бак литр масла в двигатель — стрёмно.

Одни присадки якобы восстанавливают размерности. Другие якобы покрывают трущиеся поверхности слоем **кесмоброни** неизнашивающейся керамики. Третьи являются смесью из первых двух и палёного кастрола. Во всех случаях если эффект и был — то временный и достаточный, чтоб продать машину на рынке. А если всю эту лабудень лить в новую машину, можно получить профит в виде пожизненного права лидировать в маслосрачах. В случае с оджками — эпический fail и свалка.

Но чаще всего вопрос о присадках встаёт в среде жлобов-владельцев подержанных инопомоек, которые уверены, что злые производители масел вечно им чего-то недоливают, зажимают и продают несчастному г'усскому человеку масла без тех кошерных свойств, которые доступны пиндосу, джапу или голубоглазому арийцу, то бишь **РЛО** в чистом виде. Вот и бегут за красивыми баночками, пакетиками, колбочками, сделанными в подвалах предприимчивыми молдаванами.

Среди срущихся о присадках быдланов частенько фигурирует имя Svong и его сайт. Во времена оны этот толстейший тролль заставлял срать кирпичами небезызвестную сеть магазинов АГА-Автомаг, известную огромным ассортиментом всяких промывок, присадок и прочих улучшайзеров. Так вот, Свонг сотоварищи совершали набеги на форумы присадочников, в то время как на сайте помещалась информация о подлинном составе присадок, добавок, модификаторов, заставляя фалломорфировать тех, кто уже залил эту мерзость в движок. Автомаговцы махали банхаммером, выкидывали Свонга на мороз, а ЕРЖ-директор богомерзкой сети АГА даже подал на тролля в **суд**. В настоящее время сайт Свонга закрыт.

Алсо, есть также присадки в топливо, особенно выделяется нишебродский их вариант — лить ацетон в бензобак. Якобы стакан ацетона на бак бензина чистит форсунки лучше этого вашего VP Ultimate. По слухам, сие пошло не от когонибудь, а от самих Субароводов (!). В любом случае, срачей на эту тему хватает и на Drom.ru, и на других форумах — **пруфлинк**. Справедливости ради стоит заметить, что ацетон в силу своей летучести и горючести заметно облегчает запуск движка зимой, причём как бензинового, так и дизельного.

Тосол или антифриз

Чаще всего, сабжевый холивар возникает на солидных форумах вроде Ланос-клуба, Нексия-клуба, тазоводских форумов. Суть его заключается в том, что лить в систему охлаждения кредитоведра: рашкинский Тосол — ведь дешёво же, или православный импортный антифриз.

Как и в случае с Лукойлом, имеют место быть два мнения: а) нахуя переплачивать, раз Тосол суть тот же антифриз, и б) «ты чо, машину загубишь». Хомячки выкладывают целые романы о том, как импортный антифриз не давал закипеть их мойшине в Сахаре, как его можно не менять по 10 лет и т. д. Затем следует обливание говном отечественного производителя. Тосолофаги аналогично парируют.

Справедливости ради надо сказать: Тосол и есть тот самый антифриз, ибо и там, и там этиленгликоль. Тосол начали производить в СССР после запуска в серию копейки. Но, учитывая нежелание современных рашкинских производителей снижать его коррозионную активность и склонность к вспениванию, а также наличие подвальных бодяжников — залив этого вещества в движок Фокуса может действительно стать лотереей. Впрочем, антифриз подделывают так же охотно.

Пекар vs ДААЗ

Очень узкоспециальный смешной срач, часто возникающий на волго-жиго-москвичёвских форумах. Посвящен он тому, какой бензонасос карбюраторного ведра православнее: замшелый димитровградский ДААЗ или инновационный питерский ПЕКАР.

Срач возникает, когда в тот или иной регион Рашки приходит жара. Владелец карбюраторной классики или баржи, постояв в пробке минут двадцать при +35°C, получает перегрев бензонасоса и, как следствие, заглохнувший движок. Выслушав признания в любви от окружающих водил и вылив на бензонасос тонны воды/мочи/пива, тазовод создаёт на форуме тему о том, что сраный ДААЗ опять перегрелся и вообще надо что-то делать. В ответ говорят «поставь ПЕКАР и будет тебе счастье», но тут влезают даазовцы и с пеной у рта вопят, что ПЕКАР есть говно, а ДААЗ был создан в великом СССР, а соответственно, лучше. На вопрос «А чем он лучше?» начинаются брызганье слюнями и обещания разобраться. Отдельные подвиды выкладывают фоточки разобранных бензонасосов, показывая, что вот в великом и ужасном ДААЗе две прокладочки, а в сраном ПЕКАРе всего одна. Как это влияет на надёжность узла — пояснить не могут. Охуев от комментов, тазовод бежит в магазин, но, увидев ПЕКАР за 600—700 рублей, срёт кирпичами и снова покупает ДААЗ за 250—300. Соответственно, через пару недель всё повторяется снова.

Кроме бензонасосов, в данном сраче присутствуют и карбюраторы. В основном срутса баржеводы: что лучше — родной Пекар К-126/151, жигулёвский ДААЗ или карб от 2108, а то и вовсе К-135 от ПАЗиковского V8. Не отстают от них москвичисты с «битвами века» aka К-126 vs ДААЗ vs Вебер vs Солекс-21073/53/83. Заканчивается всё общим согласием в том, что «инжектор рулит».

Обгон по обочине

Срач является следствием особого вида сезонного обострения у **быдлопланктона**, который проявляется с началом купально-дачного сезона. Суть обострения заключается в том, что дорожные пробки в этот период на трассах из крупных **населённых пунктов этой страны** возбуждают в обычно законопослушном быdle следующие мысли:

- «почему я должен тащиться как все и терять время?»
- «мне надо»
- «я тороплюсь»
- «у меня жена рожает»
- «утюг забыл выключить»

И тысячи других очень весомых причин, которые **как бы** дают быdle индульгенцию на любые нарушения норм ПДД, да и просто приличия.

Как следствие, быdle срывается со своей полосы и начинает гонять по обочине, объезжая стоящих «лохов», поднимая сотни пыли в воздух, а после отчаянно пытаясь влезть обратно в ряд. Что, однако, лишь усугубляет ситуацию — при возвращении на дорогу обгоняющий устраивает новый затор, но уже впереди, отчего и без того еле ползущий поток окончательно встаёт. На самом деле, единственный вид борьбы с обнаглевшим быдлом: не пускать его обратно для объезда препятствий (фонарных столбов, дорожных знаков и прочей хуйты), стоящих на обочине. За что, кстати, разбушевавшееся быdle может пальнуть из ствола:



Православный ГСМ

«- Все равно мы застряли в пробке, а поведение пассажира "прадика" было, по крайней мере, странным, - объясняе

...

- Я увидел кровь на футболке, просто в шоке был. Начал убегать – подумал, что он выскочит и начнет меня Но травматический пистолет был и у %username%. Увидев, что PRADO двигается на него, он начал стрелять п - Конечно, я зря начал палить, но ведь травматика и нужна для самообороны! – горячится молодой человек.

»

— Анонимус

Подвидом данного срача является подмосковный срач в форме "у меня джип и я объеду по грунтовке справа от обочины любое ДТП, вы меня с дачебыдлом не равняйте!", затрудняющий однозначный запрет обгона стоящих в пробке по обочине. Отличается постоянством (ибо пробка в Подмоскowie в 95% случаев начинается в узком месте на пересечении с МКАД, но, ЧСХ, пять процентов первыми перегоридить дорогу успевают участники ДТП).

Ремнесрач

Пристёгиваться или нет, вот в чём вопроса не должно быть. И всё-таки его задают, вопреки здравому смыслу. И ладно бы те, кто не пристёгиваются, признавались, что причина — банальное **распиздяйство**. Вместо этого они показывают во всей красе собственный ФГМ, **Непристегнутый ремень.flv** пытаются доказать, что пристёгиваться — ни в коем случае не нужно, и даже опасно:

- Если машина упадёт в воду, пока я буду отстёгивать ремень, я задохнусь. Ага, ведь это происходит так часто;
- При столкновении если не пристегнусь, я выпадю через лобовое стекло, и буду в безопасности, если машина взорвётся Ага, лобовые стёкла изготавливаются в несколько слоёв, и поэтому красиво катапультироваться как в ГТА не выйдет. Разбитый череп с последующим кровоизлиянием в мозг гарантированы;
- Главное — не ремень, а прокладка между рулём и сиденьем. Я всегда вожу аккуратно, и никогда не попаду в аварию. Ага, ведь все водят аккуратно;
- Ремень при сильном ударе может оставить синяки, или даже сломать рёбра. Ага, а без него из тебя не будет фарш;
- Можно не пристёгиваться, если есть подушка. Ага, голова в таких случаях останавливается подушкой, а остальное летит вперёд, расставаясь с ней в области шейных позвонков;
- Перед столкновением я упрусь коленками в руль и приму позу эмбриона — и мне ничего не будет. Ага, будет фарш;
- Язычком ремня удобно открывать бутылку пивчанского.
- Мой дальний знакомый родственник/приятель/какой-то неизвестный чувак **рассказал**, как он попал в аварию с непристёгнутым ремнём, и выжил, хотя сломал себе обе ноги и пару рёбер, а если бы он пристегнулся, неизвестно что было бы. Вместо этого аргумента можно также показать видео столкновения на черепаший скорости, где непристёгнутый водитель остаётся живым. Ага, вот только те, кто не пристегнулся и размазался тонким слоем, охуительных историй рассказать не смогут. (см. также **en.w:Anecdotal evidence**)

Аналогичен ремнесрачу подушкосрач, но в отличие от первого причина его не столько в распиздяйстве, сколько в нищербодстве.

Мотосрач

Мотосрач, он же хрустосрач, он же фаршесрач — вид спорта, возникающий опять же с началом купально-дачного сезона. Регулярные матчи проходят между **байкерами** и владельцами четырёхколёсных корыт.

Мотоциклисты люто-бешено ненавидят автомобилистов:

- не включают поворотники, гады!
- не смотрят по сторонам при перестроении, пидоры!
- спелят, упыри, по ночам дальним светом, так и помереть недолго,

а также всех тех, кого ненавидят автомобилисты, более всего — дорожные службы (уродский асфальт, ремонт дорог в самый сезон, лежачие, бдждад, полицейские!) и, конечно, пешеходов, мешающих проезжать перекрёстки на красный и обгонять по обочинам.

Автомобилисты, в свою очередь, люто-бешено ненавидят байкеров:

- ездят, сволочи, между рядами на 50 км/ч быстрее потока!
- показывают свои **умения** каскадёра в метре перед капотом, мать их в водосток!
- ревут, убудки, прямогоками под окнами ночью! Впрочем, за это мотоциклистов ненавидят абсолютно все, кроме самих мотоциклистов;
- вылетают из-за поворота прямо под колёса. На этом поприще особо отметился такой мерзотный подвид мотобыдла, как **скутеристы**, которым **до недавнего времени** не нужно было сдавать на права, отчего на дорогах полно школия на дырчиках, так и норовящего ухерачиться именно под **твоей** ололо-фокус. Статистика ГИБДД по ДТП с участием скутеристов символизирует.

См. также

- Рулесрач
- Автомобилист
- Top Gear
- Копипаста:Автосрач

Примечания

- ↑ ибо существует ещё немалое количество полноприводных седанов/универсалов, на которых ни на бордюр влезть, ни говна помесить, однако зимой в городе/весной-осенью на дачу эти машины весьма доставляют
- ↑ Более 50% дорог за городом имеют лишь по одной полосе в каждую сторону, либо, что ещё хуже, в добавок к двум — третью «обгонную», которая имеет тенденцию **внезапно** заканчиваться, становясь встречной.
- ↑ **1 не так всё плохо**
- ↑ К слову, пресловутые «синие писалки» тоже относятся к этой категории и подлежат немедленному изъятию с лишением прав.
- ↑ автолы селективной и кислотной очистки, а позднее та же хуйта под маркой М6, М8, М n-ное



Транспорт

Автомобилист Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Е-мобиль Авиасиммер Автобус Автобус 410 Автубус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Бюкатализатор топлива Болашенко Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85 Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром Зацепинг Как в дорогах иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида Колхозник Конструктор Кравчучка КраЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране Метробакки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива



Специальная олимпиада

AlexSword Avanturist Butthurt Check you DDoS Encyclopedia Dramatica/Атенст Fandom Grammar nazi IQ Livejournal.com Mac vs. PC S Special Olympics TeX Х не умер Аборт Автосрачи Адекватная точка зрения Активная гражданская позиция Алкснис Аргументация в полемике

Армата Арнольд Зукагой Артефакты Петербурга Атеизм Атеизм/Orthodox Edition Бесплезная наука Битва слона с китом Бодибилдинг Бокланоцитит
Бокс по переписке Ботинкометание Бульбосрач Бурление говн В/на Вайп Вандализм Ванкувер 2010 Леонид Василевский Вброс говна в вентилятор
Веганы Великая Отечественная война Взлетит или не взлетит? Винилофилия ВиО Война правок Война пятницы тринадцатого Георгиевская ленточка
Глобальное потепление ГМО Гоблин Говнарь Гогисрач Градус неадекватa Гражданская война в России Гринпис Демотивационный постер
Детерминизм Диалог с собой Диванные войска Дружба между мужчиной и женщиной Дыхота Евромайдан Европейцы ли русские? Еда
Жанрозадротство Женская логика Жень Духовникова Жестокость в компьютерных играх Иранский вопрос История древней Украины
Как нам обустроить Россию Книга лучше Книга рекордов Гиннеса Комплексы Кописрач Критерий Поппера Кровная месть Крокодил
Кулинарный сноб Кургинян Курица или яйцо? Лавхейт Легалайз Ленд-лиз Лунный заговор Мавзолей Ленина Майдан Мицгол Моралфажество
Моргенштерн Мужики vs бабы На самом деле Надмозг Наука vs религия Научный креационизм Национальная идея Не аниме Нот всего семь
Обезьяна с гранатой