

Право на угон

Наверное, тема угонов и борьбы с ними утратит свою актуальность лишь тогда, когда будет угнан последний автомобиль на этой планете. Пока же, в связи с непрерывным ростом автопарка, редкий угонщик сможет пожаловаться на безработицу.

Все это напоминает некую забавную ролевую игру: один человек покупает машину, другой старается защитить ее от преступных посягательств третьего, чтобы через некоторое время первый не платил этому третьему «вознаграждение» за возврат автомобиля. И так продолжается с момента появления первой автосигнализации и людей, способных ее установить. Или, соответственно, обезвредить. В общем, противостояние с переменным успехом — сегодня к радости установщиков на рынке появляется новейшая противоугонная система с кучей наворотов, а уже завтра угонщики заказывают банкет по случаю ее успешной нейтрализации.

Обреченные

Американцы любят повторять, что в автомобиле не ломается только та деталь, которой там нет. Применительно к нашему случаю это может звучать как «нельзя угнать лишь ту машину, которая пока не существует». И это абсолютный факт — ведь любой нормальный автомобиль изначально создается для удобства человека, от которого в данном случае требуется минимум несложных действий, чтобы завести двигатель и начать движение. При этом совсем необязательно вникать и в суть происходящих под капотом процессов. Да и сам мотор, несмотря на совершенство современных технологий и обилие электроники, продолжает оставаться старым добрым двигателем внутреннего сгорания, которому для успешного запуска и работы требуется по большому счету лишь соответствующее топливо, вовремя поданная искра и несколько оборотов коленвала. И в отличие от нас, угонщики это прекрасно понимают и готовы предоставить двигателю все необходимое, что называется, «по первому требованию», оставляя «разговор» с электроникой до более спокойных времен. При условии, конечно, что намеченный в качестве жертвы автомобиль не преподнесет неожиданных сюрпризов и ребусов, на разгадку которых у злоумышленника (по понятным причинам) не окажется времени.

Буквально в конце прошлого года мы уже касались проблем так называемой «конвейерной» или массовой установки автосигнализаций. То есть когда мастер «по привычке» устанавливает концевики и датчики, скручивает провода, закрепляет центральный блок и сирену, исходя исключительно из удобства собственной работы, не задумываясь над будущей противоугонной стойкостью системы. Выводы оказались неутешительными — с таким подходом к защите автомобиля деньги владельца потрачены лишь для самоуспокоения, но никак не для достижения реального эффекта. Впрочем, существует и иной способ — профессиональная установка, благодаря которой автомобиль окажется максимально неприступным даже для опытного угонщика. Но к такому способу, к сожалению, в основной массе не готовы мы сами — кто отдаст минимум \$300 только за сам процесс установки? И неважно, что дело не ограничится электронной «кричалкой» — в ход пойдут и механические средства, и эксклюзивные «секретки», и совершенно нестандартные решения вроде разъединяющегося рулевого вала, слезоточивого газа в салоне, дымовой шашки под капотом и даже номерного знака, на котором вместо привычных цифр появляется крупная надпись «угон!». Все дело в том, что каждый из нас почему-то уверен, что именно к его автомобилю понятие «угон» не имеет никакого отношения, а потому платить такие деньги за то, что никогда не пригодится, по меньшей мере бессмысленно. Профессионалы считают, что разовый вклад в защиту автомобиля должен составлять 6-8% от его стоимости. Столько же стоит и страховка, но ежегодно, а здесь платеж разовый.

Памятуя о том, как во время прошлого эксперимента быстро и бесславно сдалась элитная, но «криво» (то есть строго по инструкции) установленная на одном из редакционных автомобилей система Scher-Khan, мы решили повторить процесс «избиения младенцев» уже с участием пяти машин. Цель — проверить стойкость автомобиля на угон и огрехи установщиков. Разные по идеологии и ценовой нише автомобили, разные противоугонные системы и сигнализации, установленные в разное время и в разных местах — что может быть нагляднее? И вот мы вновь в иркутском установочном центре Magic Systems, и мастерам-установщикам вновь придется некоторое время побыть в совершенно неестественной для себя роли — роли угонщиков. По

условиям акции им не были известны ни марки сигнализаций, ни фирмы-установщики.

Toyota Vista

Очень популярная машина. Просторная, вместительная, маневренная. И как всякая Тойота, предельно простая по конструкции. Сигнализация на машине есть, но ее происхождение успело покрыться пылью десятков тысяч километров местного пробега, и о марке системы приходится лишь догадываться. Между тем, функционирует нормально: сиреной кричит, замками щелкает и, судя по всему, где-то что-то там блокирует. В общем, как и у большинства из нас. Поэтому для наглядной демонстрации такого уровня защиты с «Вистой» решили поступить особо цинично. Для начала из-под переднего бампера рожковым ключом «на 12» АКП лишили тросового привода, аккуратно перевели флажок в нейтраль и бесшумно откатали машину в сторону (фиксировать автомобиль «ручником», когда в коробке и без того есть режим Parking, у нас как-то не принято). На практике это будет выглядеть так: приходит владелец «Висты» на стоянку и не обнаруживает автомобиль на том месте, где его оставил. Что делать? Звонить в милицию и бежать в ближайший участок писать заявление. Будет введен «Перехват», близлежащие районы начнут усиленно патрулироваться, на все посты уйдет ориентировка с приметами машины. И хозяину автомобиля, прежде чем поднимать большой переполох, даже не придет в голову внимательно осмотреть стоянку и заглянуть за стоящий неподалеку грузовик — за ним-то и притаилась его «Виста», пока угонщики выясняют отношения с ее электронной начинкой.

Следующим шагом «по раздеванию» «Висты» стал капот: все произошло в считанные секунды. Рука под бампер — щелчок — капот вверх — крик сирены — неуловимое движение рукой в моторном отсеке — полная тишина и мигание габаритных огней. Теперь с машиной можно делать все что угодно — никто в ее сторону даже не посмотрит. Для очистки совести все-таки заглянули в салон, осмотрели жгут проводов под рулевой колонкой и, полностью довольные увиденным, вернулись к моторному отсеку — никаких более или менее серьезных блокировок в «Висте» не обнаружилось. Осталось вынуть несколько предохранителей, бросить пару проводов — и двигатель послушно зашелестел приводными ремнями. В реальности у настоящих угонщиков все описанные процедуры займут меньше времени, чем потребуется на чтение этого абзаца.

Toyota Corolla

Опять «Тойота», но на этот раз универсал. По некоторым сведениям, именно такие машины являются наиболее популярными в самой Японии. Оценили их достоинства и у нас — доля грузо-пассажирских универсалов постоянно растет. С «Короллой» решили пойти по более традиционному пути — владелец ставит машину на охрану, а псевдоугонщики с помощью «волшебного чемоданчика» ее деактивируют. Так и произошло — на охрану Corolla встала еще по сигналу с брелока, а вот снялась с нее уже помимо воли хозяина. Доступ в салон и под капот открыт. Но здесь обнаружилась «неприятная» особенность автосигнализации KGB, а именно пошаговое снятие с охраны. То есть двери-то открылись, но блокировки с двигателя не снялись. В итоге под капотом универсала пришлось повозиться дольше, чем планировалось — сначала требовалось определить, что именно заблокировано, а затем найти способ обмануть систему охраны. В конечном счете, правда, «Королла» тоже завелась «из-под капота», но для этого ей потребовалось продублировать схему питания и зажигания. Возможно, для реальных угонщиков это большой сложности и не представляет, однако эффект неожиданности и оттяжка времени все-таки присутствуют — не факт, что на такую машину похитители захотят тратить больше времени, чем предполагали. Если же под рукой были соответствующие провода, все произошло бы очень быстро.

Nissan Vanette

Старенький микроавтобус продолжает держаться бодро, несмотря на свои почтенные 15 лет, а сказочное для угонщиков и нелюбимое установщиками сочетание «дизель плюс МКП» не оставило ему иного выбора, кроме как принять участие в угон-шоу. Действительно, если бензиновый двигатель имеет хоть какие-то возможности для защиты от несанкционированного запуска (в основном благодаря своей электронике), то дизелю достаточно активировать ТНВД (его чаще всего и блокируют), включить передачу (вот чем хороша «механика»!) и слегка толкнуть — остальное он сделает сам. Тем не менее Vanette оказался не так прост. Прежде всего, он не позволил подобраться к топливной аппаратуре со стороны днища — после нескольких безуспешных попыток решено было «угонять» микроавтобус более привычным способом. Однако сканер ничего не смог сделать и с сигналом примитивной «пищалки» Joy, установленной здесь не столько в охранных целях, сколько из-за турботаймера и прогрева двигателя. Не смог отчасти потому, что и сам сканер не есть профессиональный воровской инструмент, а всего лишь демонстрационный образец, рассчитанный на деактивацию не более 30% известных автосигнализаций, а отчасти из-за древности самого «Джоя», снятого с производства задолго до того, как у нас появились первые подобные сканеры. Зато потом все пошло по известной схеме: открывается дверь — кричит сирена — откидывается кожух двигателя — через секунду

сирена замолкает — разбирается рулевая колонка — снимается блокировка стартера (других нет) — заводится двигатель. Быстро, просто и даже обидно...

Ford Focus

Этот стильный хэтчбек расстроил сильнее всех. Штатно комплектующийся заводским иммобилайзером, он «по умолчанию» должен иметь неплохой защитный потенциал. Этот же «Фокус» оказался оснащен дополнительно и серьезной противоугонной системой. Во всяком случае, имевшемуся на руках у «угонщиков» сканеру не хватило возможностей, чтобы распознать переключку между брелоком и автомобилем. После десятка попыток стало окончательно ясно, что сигнал «ускользает», и мы уже приготовились признать Focus самым криптостойким на сегодня автомобилем, как вдруг один из «злоумышленников» открыл правую заднюю дверь (стоявшая на охране машина даже не пискнула), перебрался на водительское кресло и через пару секунд спокойно вылез из салона, держа в руках горсть предохранителей. Со звуковыми сигналами было покончено. Вот и еще один способ проникновения в авто — хотя бы для воровства, рассчитанный, прежде всего, на невнимательность водителя — проходя мимо паркующейся машины, потянуть дверную ручку ровно настолько, чтобы «отпустить» ее концевик. Тогда при постановке на охрану система просто «обойдет» эту дверь как неисправную. Остальное понятно.

Но не это огорчило в «Фокусе», а безответственность установщиков, которые своими действиями не только не повысили его «угонопрочность», но и фактически ликвидировали штатный иммобилайзер. Дело в том, что здесь реализована функция автозапуска двигателя, что для оснащенных иммобилайзерами автомобилей не всегда хорошо — для подтверждения запуска им нужен сигнал от транспондера, спрятанного в «родном» ключе. Многие иркутские установщики проблему решили быстро — достаточно вынуть транспондер и спрятать его неподалеку от считывающего устройства. Система всегда видит свой ключ и готова запустить двигатель в любую минуту. А уж что при этом находится в замке зажигания, ключ или воровской «проворот» — совсем не важно. Важно другое: политика некоторых компаний. В частности, официальный дилер автозавода имеет полное право отказать в гарантийном обслуживании автомобилю, в конструкцию которого были внесены несанкционированные изменения. Последнее, к слову, относится и к автосигнализациям — тут и дырки под концевики сверлятся, и провода режутся, и реле дополнительные ставятся. На этот случай есть «уполномоченные» фирмы, при установке автосигнализаций, в которых дилерская гарантия на автомобиль остается (в данном случае было именно так). Опять же если там сигнализацию поставил, то в определенной страховой компании можно скидку хорошую получить. Вот так. Умные люди давно поняли, что свободная конкуренция хороша лишь в качестве лозунга, на деле лучше всего монополия. Тогда можно и транспондер прямо в корпус считывателя бросить, а в считанных сантиметрах от него, прямо под рулевой колонкой, «врезаться» в штатную проводку так, что это видно даже в закрытом боксе при выключенном освещении. Таким образом, лишенный иммобилайзера и нескольких предохранителей, Focus завелся без манипуляций под капотом. Благодаря оригинальной системе запираения моторный отсек «Фокуса» остался неприступным, но вмешательства в него и не потребовалось...

Honda Accord

Новый автомобиль оснащен штатным иммобилайзером. Никакой самодеятельности в виде дополнительных противоугонных систем на нем пока не присутствует, даже проблема холодного запуска решена единственно верным способом — установкой жидкостного предпускового подогревателя. Забраться в моторный отсек Honda, минуя салон, практически невозможно — для этого придется ломать решетку радиатора или пластиковую защиту днища, начинающуюся сразу от переднего бампера. Единственное, что удалось сделать с «Аккордом» — заглушить дистанционное управление центральным замком. Вариант для простака: приехал, вышел из машины, нажимаешь кнопку на ключе — а замок не срабатывает. Самый простой (и самый неправильный) вариант — выругаться на не вовремя севшие батарейки, вставить ключ в скважину и закрыть все двери «контактным» путем (аналогичная «глушилка» используется для всех типов сигнализаций). Но в случае с Accord даже настежь открытые двери преимуществ угонщику не дадут — обойти связанный с процессором иммобилайзер вот так «с улицы» нереально, к таким мероприятиям готовятся долго и тщательно. Например, часть «Аккордов» для США не имела иммобилайзеров, так что процессор с такого «американца» поможет решить проблему. Элегантно, но сложно, а любой угонщик всегда идет только по самому простому пути, и применительно к подобным автомобилям либо «просит» ключи у владельца, либо буксирует машину куда-нибудь в тихое местечко, где у него будет время не спеша во всем разобраться. Ведь угон — это совсем необязательно исчезновение автомобиля своим ходом. Угон — это когда его просто нет там, где оставил.

Линия защиты

Не зря говорят, что лучшая противоугонная система — залить авто изнутри и снаружи бетоном и тщательно спрятать на глубине не менее пяти метров. На деле абсолютно неугоняемых автомобилей не существует, и наш эксперимент — лучшее тому доказательство. Вопрос лишь в том, как долго та или иная охранная система окажется способна отстаивать вверенное ей средство передвижения и каков процент автомобилей, чьи противоугонные свойства действительно можно назвать приемлемыми. Ведь по мнению специалистов, даже оставшийся неприступным «Аккорд» сейчас защищен не более чем на 10%. В любом случае защита должна представлять собой комплекс разноплановых элементов. Пусть недорогих, но отвечающих каждый за свой участок.

1. Непосредственно автосигнализация. Чем проще система, тем качественнее должна быть установка. Если клиент не специалист, лучше ориентироваться на последние разработки в производстве сигнализаций. Следует обратить внимание на количество и качество базовых блокировок. Главное здесь — нетрадиционный подход к установке.

2. Механический запирающий. Особенно актуален для Toyota, у которых доступ в подкапотное пространство открыт со всех сторон. Неплохо иметь механические штыри в дверях: замки открыты, даже стекло угонщик разбил — а двери не открываются. Запирающие для КПП лучше всего зарекомендовали себя на автомобилях, оснащенных полным приводом, а вот механическая блокировка ручного тормоза — очень интересное, но редко встречающееся решение. Опять же очень важна качественная установка.

3. Иммобилайзер. Может быть как штатным, так и приобретенным и установленным дополнительно. Весьма полезное приспособление, выполняющее противоугонную роль: не выполнил определенную операцию — двигатель не заведешь. Намного предпочтительнее, если иммобилайзер окажется полностью независимым от уже имеющейся сигнализации.

4. Еще одна система, но срабатывающая лишь в том случае, если угонщику все-таки удалось запустить двигатель и тронуть машину с места. Может имитировать отсутствие топлива в баке, неисправности электроники основных агрегатов. К этой же группе относятся и такие средства воздействия, как пронзительное завывание сирены прямо в уши угонщика, срабатывание дымовых шашек или поступление слезоточивого газа в салон.

5. Последний рубеж охраны предназначен для случаев, когда машина скрыта из зоны видимости и слышимости. Этот рубеж невидим и его наличие для угонщика часто оказывается полной неожиданностью. Речь идет о средствах слежения вроде GSM-пейджеров или (в особо продвинутых случаях) спутниковых систем. Как минимум — обычный автопейджер, автономный, не встроенный в систему.

Автор: Вячеслав Старцев © Автомаркет+Спорт АВТО-МОТО, МИР 👁 4373 11.03.2005, 11:34 📌 235

URL: <https://babr24.com/?ADE=20301> Bytes: 16946 / 16897 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- Телеграм

- В Контакте

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)