

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ JAGUAR XJ /36
MASERATI QUATTROPORTE —
СЕДАН КЛАССА «ПРЕМЬЕР» /38
MERCEDES S-КЛАССА: ВСЕ В ОДНОМ /40
BMW 7: ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ
ТЕХНОЛОГИИ НАСТУПАЮТ /42
BENTLEY СО ВКУСОМ
ХЕРЕСНОЙ БОЧКИ /44

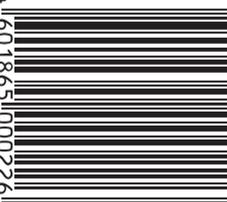


Вторник, 8 декабря 2009 №229
(№4284 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №38–48
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01243 22 декабря 1997 года.
Распространяются только в составе газеты.

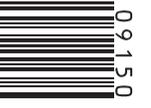
Коммерсантъ

АВТО

4 601865 000226



09150





MASERATI

СОВЕРШЕНСТВО, РОЖДЕННОЕ СТРАСТЬЮ

ЗИМНЯЯ КОЛЛЕКЦИЯ MASERATI

от 3 175 000 рублей*

Подробная информация по телефону **933 33 77**



*Первый взнос по программе рассрочки. Минимальный первый взнос – 50 %. Процентная ставка от 0 до 13 %.
Оставшаяся стоимость автомобиля выплачивается равными долями в течение 11 календарных месяцев.

Гарантия 3 года без ограничения пробега. Тест-драйв Maserati Quattroporte в салонах Maserati Москва.

Maserati Москва: Третьяковский проезд, 1/2; Барвиха Luxury Village, 8-й км Рублево-Успенского шоссе. Тел. (495) 933-3377

Станция технического обслуживания: Волоколамское шоссе, 116, стр. 4, тел. (495) 933-3121

ЖИЗНЬ НАЛАЖИВАЕТСЯ

ОДИН ИЗ ПИОНЕРОВ АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ ГЕНРИ ФОРД СЧИТАЛ, ЧТО УСПЕШНАЯ КОМПАНИЯ ПОДОБНА АЭРОПЛАНУ, КОТОРЫЙ ЛЕТИТ ПРОТИВ ВЕТРА, А НЕ ПО ВЕТРУ. НЫНЕШНИЙ КРИЗИС НАГЛЯДНО ДОКАЗАЛ, ЧТО МНОГИЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ СТАРАЮТСЯ ЛОВИТЬ ПОПУТНЫЙ ВЕТЕР, И ЛИШЬ НЕМНОГИЕ ОТВАЖИВАЮТСЯ ИДТИ НАПЕРЕКОР СТИХИИ. ВАЛЕРИЙ БОРИСОВ

Когда рынки падают «стремительным домкратом», а свет в конце тоннеля оказывается сигналом, предупреждающим о тупике, кажется, что думать о роскоши — непозволительная роскошь. В проекции на автомобильный рынок это значит, что компании в кризисные времена априори должны всеми способами удешевлять себестоимость машин, делать их еще более экономичными и практичными, чтобы потратить потребителю с похудевшим кошельком. Собственно, большинство автоконцернов уже объявили о планах создания бюджетных моделей или выпуска бюджетных комплектаций. Между тем даже нынешний глобальный кризис подтверждает старую аксиому: автомобили премиум-сегмента медленнее теряют клиентуру, чем автомобили среднего и экономкласса. Сегодня во многих странах продажи недорогих моделей стимулируются правительственными программами поддержки, в то время как премиум-сегменту предлагается выкарабкиваться из кризиса самостоятельно. То, что кризис меньше сказывается на премиум-сегменте, подтверждают данные реализации автомобилей в нашей стране. В начале года, в самый разгар кризиса, у большинства премиальных брендов продажи даже выросли. Потом рост несколько замедлился, и компании показали минус. Но по сравнению с общим объемом продаж высший автомобильный класс просел гораздо меньше. По данным АЕБ по итогам десяти месяцев 2009 года, количество проданных в России новых автомобилей всех классов сократилось на 51%, или на 1 260 280 штук по сравнению с тем же периодом 2008 года. По мнению Дэвида Томаса, председателя Комитета автопроизводителей АЕБ, это несомненно свидетельствует о стабилизации рынка. При этом некоторые премиальные марки показали гораздо лучшие результаты, чем конкуренты: например, продажи Audi сократились всего на 11%, а BMW — на 16%. Объяснение устойчивости высшего автомобильного класса к потрясениям найти несложно. Очевидно, что у целевой аудитории премиальных брендов не так остро стоит проблема изыскания денег для покупки нового транспортного средства или погашения целевого кредита. Хотя и здесь все неоднозначно. В нынешних условиях большинство банков подняли ставки по автокредитам, а некоторые вообще отказались от автокредитования, но касается это только массовых автомобилей. Премиум-сегмент для банков по-прежнему остается интересным, и они охотно кредитуют покупку автомобилей премиум-брендов.

Премиальные марки — часть имиджа человека. Это при покупке автомобиля массового сегмента клиент обращает пристальное внимание на цену автомобиля и ее колебания. В зависимости от цены он нередко пересаживается на автомобиль той же марки, но классом ниже.

В премиум-сегменте все обстоит иначе, и клиенты не готовы поступаться собственными принципами и убеждениями для покупки более доступных автомобилей. В России подавляющая доля продаж дорогих иномарок традиционно приходится на столицу. Кризис окончательно утвердил Москву в роли главной торговой площадки для продаж премиальных марок автомобилей. Сегодня две из трех иномарок премиум-сегмента реализуются



МОСКВА КРИЗИСАМ НЕ ВЕРИТ

именно в столице. По подсчетам «Автостата», наибольшую долю в продажах в Москве по сравнению с продажами в регионах за девять месяцев текущего года занимают Jaguar — 74,2% (549 автомобилей), Infiniti (73,7%; 2813), Volvo (70,7%; 3936). «Средний» результат показывают Mercedes-Benz (67,9%; 5724), Porsche (64,4%; 614), Audi (58%; 6786), BMW (58%; 7049), Cadillac (58%; 723) и Lexus (54,3%; 2618).

К слову, у продавцов премиальных брендов, возможно, даже больше методов для стимулирования продаж. Самый распространенный — продажа имеющихся в наличии автомобилей 2009 года по фиксированной цене автомобилей 2008 года. Дилеры премиум-брендов в состоянии «заморозить» для своих клиентов курс евро к рублю на автомобили 2008 года, хеджируя колебания валютного курса. Высокая маржа на дорогие иномарки дает дилерам определенное поле для маневра, которого они лишены в низших сегментах.

Разумеется, у России особенная статья. Но что касается предметов роскоши и дорогой техники, то здесь рос-

сийский рынок ведет себя вполне в русле мирового тренда. Безусловно, рынок товаров класса люкс снижается, но темпы снижения не такие резкие, как в массовых сегментах. Кроме того, рынок luxury в кризис демонстрирует интерес к действительно редким и эксклюзивным позициям, товарам ограниченных серий. В связи с этим примечателен подъем рынка коллекционной колесной техники. Весной этого года на мероприятии Ferrari Legenda e Passione аукционного дома RM в Маранелло был установлен абсолютный рекорд «всех времен и народов». Ferrari 250 Testa Rossa 1957 года выпуска на торгах был продан за €9 020 000, или \$12 402 500. Предыдущий же рекорд автомобильных аукционов был установлен в 2008 году на торгах того же RM. Тогда «ди-джей» корпорации BBS и большой поклонник спортивных автомобилей Крис Эванс со словами «теперь у меня есть гиннес» заплатил за Ferrari 250 GT SWB California Spyder 1961 года \$10.9 млн.

Ярким примером того, что производители штучных товаров, ориентированных на состоятельных клиентов и ра-

ботающих преимущественно на заказ, менее пострадали от кризиса, чем массовые бренды, явился последний Франкфуртский автосалон. Моделей, которые при всем желании нельзя назвать массовыми, на выставке было особенно много. Aston Martin Rapide, Porsche Panamera, Rolls Royce Ghost, Bentley Mulsanne — любой из этих автомобилей можно было смело записывать на роль главного шоу-стопера выставки. С одной стороны, такое обилие — результат инерции, многие проекты начинались еще в тучные времена. С другой — проявление силы и стабильности сегмента. Кризис, уверены многие эксперты, это самое подходящее время для экспериментов и вывода на рынок новых высокотехнологичных моделей. Автосалон также продемонстрировал удивительный всплеск активности автомобильных «мануфактур», таких как Fisker, Lotus, Tesla, Wiesmann. Во Франкфурте дебютировал даже российский производитель спорткаров Marussia. И это в то время, когда массовые японские и американские бренды от участия в главном смотре достижений индустрии отказались. ■

ПРОДАЖИ НОВЫХ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПРЕМИУМ-СЕГМЕНТА В РОССИИ ПО МАРКАМ В ОКТЯБРЕ/ЗА 10 МЕСЯЦЕВ 2009 Г. *

МАРКИ	10 МЕС. 2009	10 МЕС. 2008	%	ОКТ. 2009	ОКТ. 2008	%
BMW	13 186	5663	-16	1404	1654	-15
AUDI	12 836	14 423	-11	1372	1203	14
MERCEDES-BENZ	9705	14317	-32	1270	1615	-21
LAND ROVER	7528	17439	-57	734	1394	-47
VOLVO	5870	17315	-66	305	1241	-75
LEXUS	5367	12870	-58	545	1077	-49
INFINITI	4117	6251	-34	298	878	-66
PORSCHE	1063	1811	-41	110	90	22
JAGUAR	812	1423	-43	72	102	-29

* ДАННЫЕ ПРОДАЖ КОМИТЕТА АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АЕБ ВКЛЮЧАЮТ КАК ИМПОРТИРОВАННЫЕ, ТАК И МЕСТНОПРОИЗВЕДЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ

ШКУРНЫЙ ИНТЕРЕС

В ПРЕДСТАВЛЕНИИ АЦТЕКОВ ШКУРА ЯГУАРА СЛУЖИЛА САМЫМ НАДЕЖНЫМ НОСИТЕЛЕМ ИНФОРМАЦИИ ОБ ОКРУЖАЮЩЕМ МИРЕ. В ПРЕДСТАВЛЕНИИ НЕСКОЛЬКИХ ПОКОЛЕНИЙ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ СТАРАЯ «ШКУРА» JAGUAR XJ СЛУЖИЛА САМЫМ ТОЧНЫМ ВЫРАЗИТЕЛЕМ СУЩНОСТИ МАРКИ И УКРАШЕНИЕМ БРИТАНСКОЙ АВТОИНДУСТРИИ. ИНФОРМАЦИЮ, КОТОРУЮ НЕСЕТ НОВЫЙ «ЗВЕРЬ» В СОВЕРШЕННО НОВОМ ОБЛИЧЬЕ JAGUAR XJ 2010 ГОДА, ЕЩЕ ТОЛЬКО ПРЕДСТОИТ ПОСТИЧЬ. ХАСАН ГАНИЕВ



JAGUAR XJ SUPERCHARGED PORTFOLIO

ДВИГАТЕЛЬ	AJ-V8 GEN III
РАБОЧИЙ ОБЪЕМ (КУБ. СМ)	5000
МОЩНОСТЬ (Л.С. ПРИ ОБ/МИН)	510 ПРИ 6000-6500
МОМЕНТ (НМ ПРИ ОБ/МИН)	625 ПРИ 250-5500
ПРИВОД	ЗАДНИЙ
КОРОбКА ПЕРЕДАЧ	6-СТУПЕНЧАТАЯ АВТОМАТИЧЕСКАЯ
ДЛИНА/ШИРИНА/ВЫСОТА (ММ)	5122/1894/1448
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ (КМ/Ч)	250
РАЗГОН ДО 100 КМ/Ч (С)	4,9
РАСХОД ТОПЛИВА, СРЕДНИЙ (Л/100 КМ)	12,1
ЦЕНА В МОСКВЕ (РУБ.)	5100000

Автолюбители же успели заметить, что квинтэссенция сильно разбавлена и в облике нового «Ягуара» прослеживаются черты последних седанов Citroen, Maserati, Lancia и прочих прекрасных автомобилей современности. В самом деле, профиль автомобиля вряд ли можно назвать аутентичным. Здесь все выдержано в современном ключе и по современным лекалам с плавными линиями и поверхностями. Так сегодня выглядят почти все автомобили, называемые «четырёхдверными купе».

Спереди новый XJ почти точная копия младшей модели XF. Сзади автомобиль помогают идентифицировать шильдик, эмблема да выкрашенные черной краской задние стойки. Сверху автомобиль украшает панорамная стеклянная крыша (тоже обязательный элемент всех автомобилей такого образца), помогающая сделать салон более освещенным и просторным. Получив новую форму, XJ 2010 года все остальное унаследовал от прежней модели и от других «Ягуаров» почти в неизменном виде. Такой же осталась колесная база (3032 мм). Длина увеличилась всего на 31 мм (5122 мм).

МАШИНА-ЗВЕРЬ В лондонской галерее Saatchi района Челси, где собралось много потенциальных владельцев, известный американский телеведущий Джей Лено представил XJ как «спортивный роскошный автомобиль в самом совершенном смысле». Никакого противоречия, как и ничего оригинального, в этом определении нет. Модный дизайн, современная техническая начинка, мощные моторы и драйв сегодня вполне уживаются с самыми разнообразными удобствами, традиционно присущими лимузину.

«Ягуары» последних лет, пожалуй, самые легкие аппараты на дороге. И XJ — достойный пример этого: технологии для изготовления кузова из алюминия, магния и композитных сплавов заимствованы из аэрокосмической индустрии. Автомобиль аэродинамически близок к идеалу современности — коэффициент лобового сопротивления — 0,29 сX. Авиационные технологии позволили сделать кузов легким (как минимум на 150 кг легче, чем у конкурентов) и прочным одновременно. К слову, компания J. D. Power в 2009 году поставила Jaguar на первое место в своем рейтинге надежности автомобилей. Тесты на надежность

1968 год оказался богатым на события: были открыты радиопульсары, пришла и отшумела «Пражская весна», астронавты взглянули на обратную сторону Луны, в эфир вышла первая программа «Время», Маврикий вступил в ООН, родились многие хорошие люди (в том числе, хм, и автор статьи)... Jaguar выпустила свой новый автомобиль Jaguar XJ. Это был последний автомобиль марки, который перекрестила на дорожку десница славного Уильяма Лайонса, ее основателя и творца. Этот автомобиль на протяжении 40 лет менялся в мелочах, но держал, подобно британскому аристократу, стиль.

Этот автомобиль и сам задавал определенный стиль жизни. О владельце Jaguar писатель Грэм Грин говорил, что тот обязан пить портвейн, играть на тотализаторе и транжирить деньги. Седаны серии XJ, фамильные черты которых передавались из поколения в поколение, разошлись тиражом почти 1 млн экземпляров, снискав славу «истинных „Ягуаров“». Даже в России, где автомобильную моду долго двигал не вкус, а понятия, у этого автомобиля были преданные поклонники.

ПРЫЖОК В ВЕК Стилем новых автомобилей Jaguar, в том числе и флагманской модели, сегодня занимается

дизайнер Ян Каллэм — человек оригинальный, верящий в музыку (в одном из интервью он признался, что на создание купе XK его вдохновила актриса Кейт Уинслет), но вынужденный подчиняться требованиям маркетологов и «цитировать» успешные или кажущиеся таковыми решения. Сам он говорит, что также питает любовь к первому варианту XJ, а ко всем промежуточным версиям совершенно равнодушен. Господин Каллэм убежден, что новый XJ есть не что иное, как «прыжок в XXI век», что автомобиль «представляет собой современную квинтэссенцию идеологии Jaguar... поражает стремительным каплеобразным силуэтом боковых окон, ощущением мощности и шириной задней колеи».



1



2



3



4

автомобиль проходил в «Зеленом аду», на трассе знаменитого кольца Нюрбургринга, где накрутил 8 тыс. км, а также в пустынях Аризоны и на поляных просторах Канады.

Двигатели нового поколения Gen III по последнему тренду усилены до «невозможности», но при этом отличаются удивительной для такого количества «лошадей» эффективностью и экономичностью. Помимо самого мощного 510-сильного V8 с нагнетателем на российском рынке доступны четыре версии силовой установки: 5-литровый атмосферный бензиновый двигатель AJ-V8 Gen III мощностью 385 л. с.; двигатель с нагнетателем мощностью 470 л. с., а также 3-литровый дизельный двигатель AJ-V6D Gen III мощностью 275 л. с. Дизельный 3-литровый мотор (275 л. с.) отличается потрясающими характеристиками, позволяет разогнаться с «нуля до сотни» всего за 6,4 секунды, заставляя согласиться с тем, что никогда еще выражение «машина — зверь» не было столь оправданным и логичным. Дизельный XJ может похвастаться самым скромным в классе расходом топлива — 6,8 л на 100 км. Невелик и показатель выбросов CO₂ — 184 г/км.

Все двигатели идут в комплекте с уже зарекомендовавшей себя автоматической шестиступенчатой коробкой производства ZF. Переключение передач осуществляется при помощи выезжающего J-селектора, стандартного в последнее время для автомобилей марки, или подрулевых лепестков. На флагманской модели представлены активная компьютерная подвеска Adaptive Dynamics, постоянно меняющая жесткость амортизаторов в зависимости от дорожных условий, дифференциал с электронным управ-

лением для заряженных версий, определяющий «оптимальный уровень блокировки крутящего момента», и спортивный трехспицевый руль с низким передаточным отношением. Все эти технологии были опробованы ранее на заряженных купе XKR и седане XFR.

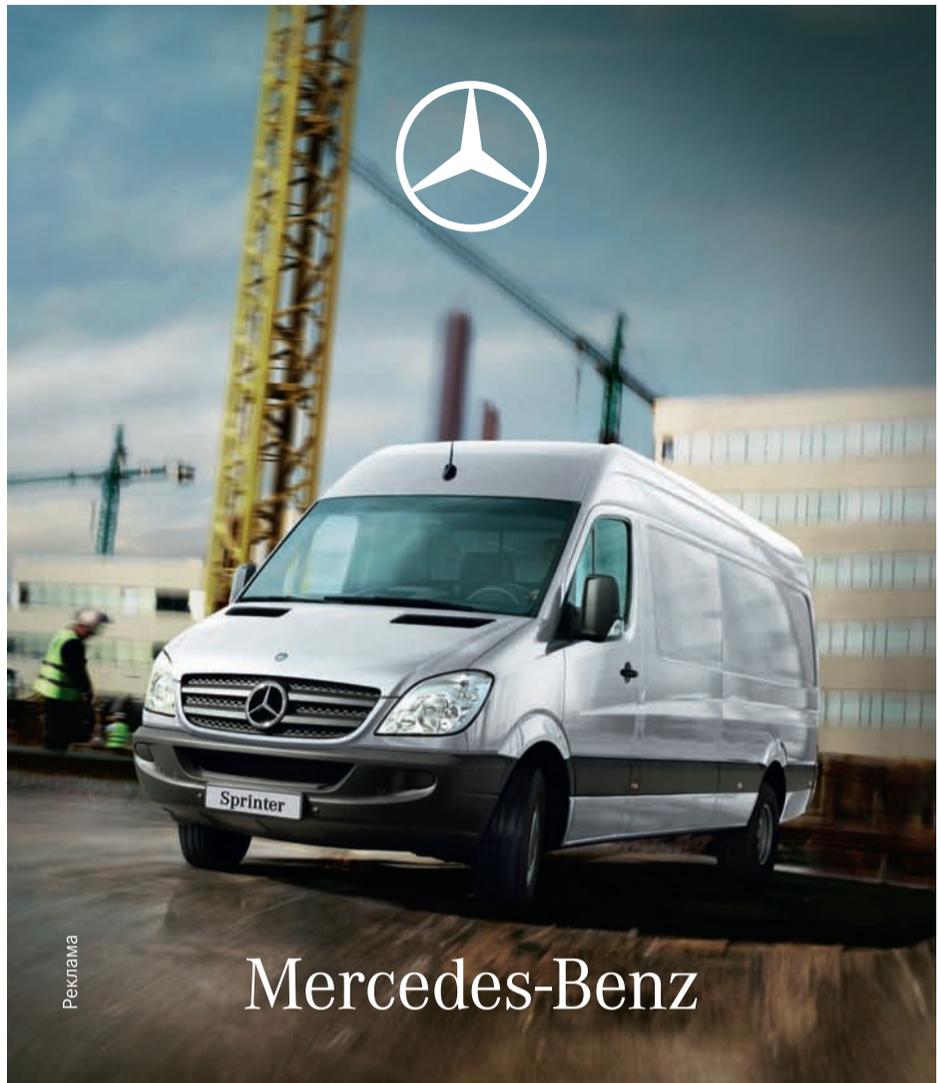
В ряду электронных помощников водителя — система адаптивного круиз-контроля, которая удерживает постоянную скорость и дистанцию, а также учитывает длину тормозного пути. Круиз-контроль снабжен системой предупреждения столкновений Forward Alert, оповещающей водителя о необходимости надавить на тормоз, если расстояние до движущегося впереди транспорта становится слишком малым. В стандартной комплектации «Ягуара» и автоматический ограничитель скорости. С другой стороны, во флагманской модели Jaguar даже в качестве опций нет таких интересных и приличествующих классу штук, как система ночного видения или система считывания дорожных знаков.

САЛОННОЕ ИСПОЛНЕНИЕ Радикальное изменение формы не повлекло за собой революции в интерьере. Ощущение вольготности, характерной для немецких лимузинов-конкурентов, в новой модели все-таки отсутствует. Хотя салон в длинноразном исполнении стал для пассажиров заднего ряда просторнее на 125 мм. Но за рулем из-за мощного центрального тоннеля и низкого потолка по-прежнему тесновато. Зато с качеством материалов все в порядке. Кожа по-прежнему поставляется из фермерских хозяйств, где нет проволочных заборов, о которые коровы могли бы поцарапать шкуру. А дерево по-прежнему натуральное. Вообще, подобрать автомобиль с интерьером по вкусу несложно: XJ 2010 года предлагается с четырьмя уровнями комплектации — Luxury, Premium Luxury, Supersport и Portfolio. Из технических новинок в первую очередь следует отметить аудиосистему Bowers & Wilkins с 20 динамиками мощностью 1200 Вт, звуковым процессором, снабженным цифровой коррекцией позиционирования Audyssey MultEQ XT, и первым в мире автомобильным применением декодеров Dolby Pro Logic IIx и DTS Neo 6 для шести- или семиканального кинозвука. Отменно смотрится 12,3-дюймовая виртуальная приборная панель высокого разрешения, которую дополняет инновационный 8-дюймовый сенсорный дисплей с функцией Dual-View, двойной раздельной картинкой для водителя и пассажира. ■



5

- 1 ПРостранства для задних пассажиров стало больше, но только для версии LONG
- 2 В ЦЕНТРЕ МАССИВНОГО ТОННЕЛЯ — НОВЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ДИСПЛЕЙ С ФУНКЦИЕЙ РАЗДЕЛЬНОГО ВИДЕНИЯ
- 3 ПЕРЕКЛЮЧАТЬ ПЕРЕДАЧИ МОЖНО ПРИ ПОМОЩИ ПОДРУЛЕВЫХ ЛЕПЕСТКОВ ИЛИ ДЖОЙСТИКА
- 4 ВО ВНЕШНОСТИ ФЛАГМАНА ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ДИЗАЙНЕРСКИЕ РЕШЕНИЯ, УЖЕ ЗНАКОМЫЕ ПО ДРУГИМ РАБОТАМ ЯНА КАЛЛЭМА
- 5 ПО МНЕНИЮ ДИЗАЙНЕРА, JAGUAR ДОЛЖЕН ПОРАЖАТЬ СТРЕМИТЕЛЬНЫМ КАПЛЕОБРАЗНЫМ СИЛУЭТОМ БОКОВЫХ ОКОН



Реклама

Mercedes-Benz

Максимизация прибыли

«Mercedes-Benz» Sprinter — это надежный бизнес-партнер, который поможет Вам справиться с любой задачей, особенно в кризис.

Сегодня при покупке «Mercedes-Benz» Sprinter Вы получите не только высочайшее качество и комфорт, но и эффективное долгосрочное решение для Вашего бизнеса.

Наша программа предлагает:

- разумные инвестиции;
- выгодное финансирование;
- низкую стоимость владения;
- поставку автомобиля в сокращенные сроки.

Подробнее об увеличении Вашей прибыли узнайте в салонах дилеров и на сайте www.mercedes-benz.ru

Sprinter

от 1 250 000 руб.*

* MB Sprinter 315 CDI, полная масса 3,5 т, дизельный двигатель 150 л. с., объем кузова 9 м³, дополнительный независимый отопитель 5 кВт, двухместное пассажирское сиденье, электропакет, усиленная подвеска. Цена указана по курсу ЦБ на 16.10.2009. Количество автомобилей, участвующих в акции, ограничено.

Москва: АА Автофорум (495) 730-11-11; Авилон (495) 730-44-44; Автоцентр ГЕМА-Трак (495) 775-77-88; Звезда Столицы (495) 974-22-22; МБ-Беляево (495) 788-10-10; Mercedes-Benz Центр (495) 225-00-00; М-Промсервис Апрелька (495) 229-32-32; ПАНАВТО (495) 790-77-77. Другие регионы России: 8-800-200-02-06.

НА ВСЕ ЧЕТЫРЕ СТОРОНЫ

КАЖДЫЙ ДЕНЬ ИТАЛЬЯНСКИЙ ПРЕМЬЕР-МИНИСТР СИЛЬВИО БЕРЛУСКОНИ САДИТСЯ НА ЗАДНЕЕ СИДЕНЬЕ ЭТОГО АВТОМОБИЛЯ. КОНЕЧНО, ПРЕМЬЕРСКИЙ QUATTROPORTE ОЧЕНЬ ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ СЕРИЙНОЙ МАШИНЫ — БРОНИРОВАННЫЕ ДВЕРИ И СТЕКЛА, БОЛЕЕ МОЩНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ, ЗВУКОНЕПРОНИЦАЕМАЯ ПЕРЕГОРОДКА... НО НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД РОСКОШНЫЙ БЕЛЫЙ СЕДАН, КЛЮЧ ОТ КОТОРОГО У МЕНЯ В РУКАХ, НИЧЕМ НЕ ХУЖЕ ТОГО, ЧТО ВЫБРАЛИ СВОЕЙ ОФИЦИАЛЬНОЙ МАШИНОЙ ВЫСШИЕ ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА ИТАЛИИ. QUATTROPORTE — САМЫЙ РОСКОШНЫЙ СЕДАН ИЛИ, КАК ПРИНЯТО ГОВОРИТЬ, ФЛАГМАН МОДЕЛЬНОГО РЯДА MASERATI УЖЕ МНОГО ЛЕТ. АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ



QUATTROPORTE МОЖЕТ ЕХАТЬ КАК СПОРТИВНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, НО ВСЕ ЖЕ НЕЛЬЗЯ ЗАБЫВАТЬ, ЧТО ЭТО ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ СЕДАН, КОТОРОМУ НЕ К ЛИЦУ СУЕТЛИВОСТЬ

- 1 КОЛЕСА С ТАКИМ РИСУНКОМ МОЖНО ВСТРЕТИТЬ ТОЛЬКО НА АВТОМОБИЛЯХ MASERATI
- 2 ХРОМИРОВАННЫЕ ТРУБЫ ПРИДАЮТ ПРАВИЛЬНОЕ ЗВУЧАНИЕ МОТОРУ
- 3 ПОДРУЛЕВЫЕ ЛЕПЕСТКИ УПРАВЛЕНИЯ КПП — ЕЩЕ ОДИН ПРИЗНАК СПОРТИВНОГО ПРОИСХОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ
- 4 ФАРЫ СО СВЕТОДИОДНЫМ БЛОКОМ — ДАТЬ ЭНЕРГО-СБЕРЕГАЮЩИМ ТЕХНОЛОГИЯМ
- 5 СОВРЕМЕННАЯ МЕДИАСИСТЕМА УДАЧНО СОЧЕТАЕТСЯ С КЛАССИЧЕСКИМИ АНАЛОГОВЫМИ ЧАСАМИ

ОДНА СЕМЬЯ — ОДИН АВТОМОБИЛЬ

Maserati была основана пятью братьями — Биндо, Альфьери, Марио, Эрнесто и Этторе — в 1914 году. Но лишь в 1926-м компания перешла к сборке полноценных автомобилей — до этого братья производили двигатели и комплектующие для систем зажигания. 25 апреля 1926 года на гонках Targa Florio (до 1977 года в них могли принимать участие прототипы

серийных машин) на Сицилии Альфьери Мазерати — конструктор, гонщик и вообще «мотор» компании — подвез к стартовой линии на первом автогонке собственного производства Maserati Gran Prix 1500. Автомобиль с честью прошел все 446 км гоночного маршрута, но в число победителей не попал. А в 1929 году автомобиль Maserati серии Tipo установил мировой рекорд скорости — 246 км/ч. Бум ита-

льянского автопрома пришелся как раз на 1930-е годы. Вспыхивали и угасали новые марки, но в стране выросло все больше квалифицированных инженеров и рабочих. Производство гоночных автомобилей сделало братьев известными, но не богатыми. Вложения в производство и разработку не окупались даже продажами недорогих, упрощенных версий гоночных автомобилей. В середине 30-х годов с обострением

То, что Quattroporte в переводе с итальянского означает «четыре двери», написано, очевидно, в каждом журнале, рано или поздно собравшемся рассказать читателям об экстравагантном седане. Для любой автомобильной компании давать такое название своей продукции довольно странно. Ну, все равно что выпустить на рынок «Lada Залпаса» или Ford Manual Gearbox. Для любой, но не для Maserati, ведь компания со дня своего основания выпускала гоночные болиды, а позднее спортивные автомобили, приспособленные для передвижения по дорогам общего пользования. Очевидно, выпуск седана стал настолько серьезным потрясением для руководства компании, что факт наличия четырех дверей было решено навсегда запечатлеть в названии машины.

Первая версия этой машины увидела свет в начале 1960-х годов — на нее устанавливался рекордный по мощности и прожорливости V-образный 280-сильный двигатель. Второе поколение Quattroporte появилось в 1975 году — автомобиль делали уже с большим уважением к владельцу. Мотор потерял почти сотню «лошадей»: 190-сильного двигателя вполне хватало для быстрой езды без лишнего риска. Зато на автомобиль была установлена гидроневматическая подвеска, позволяющая выбирать разные режимы жесткости в зависимости от скорости и типа дороги. В третьей и четвертой версиях менялся дизайн кузова, а с развитием электронных систем помощи в управлении росла мощность моторов. Так, в 1994 году на машину ставили восьмицилиндровый агрегат мощностью 336 л. с. Любопытная деталь: итальянские налоговые правила ранее учитывали не мощность, а рабочий объем двигателя. Эта норма стимулировала разработчиков моторов к поискам новых технологий «выжимания» из каждого кубического сантиметра мотора как можно больше лошадиных сил. Так, на одну из версий Quattroporte устанавливался двухлитровый мотор, который благодаря двум турбинам выдавал 287 л. с.

Те Quattroporte, которые сейчас стоят в салоне дилеров, — это не просто пятое поколение автомобиля, а поколение исправленное и дополненное. Дело в том, что изна-

чально автомобиль оснащался роботизированной коробкой переключения передач. Сам по себе «робот» — инновационная разработка в автомобилестроении. Она более быстро реагирует на нажатие педали газа, что, безусловно, важно для «машин со спортивным характером», при этом ее КПД гораздо выше, чем у традиционного гидротрансформаторного автомата, а значит, двигатель расходует меньше горючего. Казалось бы, идеальное решение для любого автомобиля. Проблема лишь в качестве исполнения.

Будем откровенны: ни один производитель пока не смог наладить массового производства роботизированной коробки, которая не вызывала бы никаких нареканий у покупателей. Главная проблема КПП этого типа — частое переключение с одной скорости на другую, приводящее к рывкам автомобиля, — напрямую связана с ее конструкционным преимуществом: немедленной реакцией на изменение режима работы двигателя. Повозившись несколько лет с усовершенствованием «робота», итальянцы приняли единственно верное решение — отказались от него вовсе. С 2006 года на автомобили устанавливается традиционная шестиступенчатая автоматическая КПП. А негативные изменения в динамике, связанные с более «медленной» коробкой, компенсировали установкой нового, 430-сильного мотора. Автомобиль с таким мотором имеет литеру S в названии. Если этой буквы на шильдике нет, значит, под капотом стоит 400-сильный мотор.

Как известно, попытки конструкторов группы Ferrari-Maserati сделать что-то новое завершаются созданием либо гоночного болида, либо типичного Gran Turismo. Все поколения Quattroporte не стали исключением. Только, в отличие от других автомобилей этой марки, в нем могут с комфортом путешествовать не менее четырех человек. Этакий семейный автомобиль для долгих путешествий. Только семья должна быть очень уважаемой, ведь цена автомобиля даже в Европе начинается от €180 тыс.

Удобные двери позволяют без стеснения залезть на задние сиденья даже пассажиру нездоровой комплекции.



1



2



3

Расстояние до спинок переднего сиденья, конечно, не позволяет вытянуть ноги, но и колени не упираются в спину впереди сидящему пассажиру, даже если он отодвинет свое сиденье назад до упора.

Раздельные сиденья заднего дивана имеют индивидуальные настройки, опционно они снабжаются устройством для массажа спины и филейной части. Кожаный салон с нарочито крупной строчкой швов, настоящее дерево в декоративных панелях — ну что еще должно нравиться покупателю явно не юного возраста? Климат-контроль, разумеется, двухзонный, и, надо отдать ему должное, даже под палящим итальянским солнцем температура в салоне опускается до заявленных на табло цифр за считанные минуты. В центральном тоннеле между передними сиденьями смонтирован мини-бар. В качестве дополнительного оборудования можно заказать подставку для ноутбука.

Багажник удивительно объемный для машин такого класса. Два изрядных размера чемодана легко заняли в нем положенное место. Но сразу же обнаружился и первый огрех: резинка замка, на которую надо нажать,

чтобы открыть крышку, легко вдавливается в замок, заклинивая его. К ее нраву надо приспособиться — или заказать электрический привод крышки багажного отделения.

Конечно, нельзя надеяться на то, что инженер, всю жизнь проектировавший спортивные машины, вдруг сделает спокойный пенсионерский автомобиль. Да никто в Maserati такого просто не допустит. Вот и Quattroporte даром что седан — посмотрите на него издали, и не сразу заметна разница со спортивным купе. Ручки задних дверей закамуфлированы в стойках, обводы крыши не позволяют предположить наличия двух полноценных мест сзади (кстати, крыша действительно буквально лежит на голове задних пассажиров). Спортивная манера поведения на дороге проявляется буквально с первых минут сидения за рулем. Машина ощутимо жесткая. Даже на великолепных итальянских дорогах она сообщает водителю о каждом встреченном бугорке. Жесткость — обязательное условие хорошей управляемости. Этот заднеприводный седан гораздо резвей своих конкурентов из

MASERATI S.P.A.



4

Германии: машина может разогнаться до 280 км/ч. При этом отметку в «сотню» на спидометре версия S в умелых руках преодолевает уже через 5,5 сек. после старта. Оговорка про умелые руки здесь не случайна. Этот автомобиль очевиднейшим образом превосходит возможности большей части своих владельцев. Да, идеальное распределение веса и наличие электронных ассистентов здорово упрощают вождение. Но в отличие от спорткаров, здесь нет той остроты руля, которая вынуждает постоянно быть в напряжении. Quattroporte дает ощущение удивительной легкости разгона: небольшое нажатие на педаль — и он уже буквально взлетает над асфальтом. В этом и кроется его опасность: автомобиль создает иллюзию абсолютно безопасного движения, из-за жестко-

сти подвески в повороте сложно уловить момент срыва в занос оси, а совсем не спортивный руль (перестановка колес требует трех его оборотов) затрудняет управление на большой скорости.

Тем не менее гибрид спорткара и роскошного седана нельзя не признать удачным. Quattroporte, пожалуй, единственная модель с трезубцем на капоте, которая не предназначена для «бескомпромиссного вождения», что в переводе на понятный язык означает достойный уровень комфорта и удобство вождения. Цена машины также вполне конкурентоспособна по сравнению с ее одноклассниками. Но у них нет того, что есть у Maserati, — эту машину невозможно не заметить. Все-таки это итальянская машина, и у нее есть только один критерий оценки — красота. ■



5

гоночный болид техники, инженеры, да и сами владельцы бизнеса буквально вылизывали до последнего винтика. Но этот метод не работал, когда мастерская превратилась в завод. В начале 1990-х годов имеющиеся в свободном обращении акции Maserati начинают постепенно расти в цене. Становится ясно, что кто-то скупает крупный пакет бумаг компании. В 1993 году новый владелец компании называет себя —

это группа FIAT, уже владеющая производителем спортивных машин Ferrari. Первое, что сделали новые владельцы компании, — остановили производство и принялись решать проблемы, связанные с качеством продукции. Реорганизация производства обошлась в \$115 млн, но после нее словосочетание «итальянское качество» в применении к ее машинам уже не звучало насмешкой. Предприятию удалось

принципиально изменить стиль работы, и надежность машин стала соответствовать их цене. Флагман марки седан Quattroporte обновился буквально два года назад: на машину установили новую, более плавную коробку переключения скоростей от фирмы ZF и новый, 430-сильный двигатель. Мировая премьера этого, шестого поколения седана прошла в прошлом году, а с 2009 года он поставляется и в Россию. В Ита-

лии Quattroporte остается главной машиной высшего руководства страны. А вот в России эта модель полюбилась предпринимателям из южных регионов — там новый седан приняли на ура. Сейчас компания выпускает три модификации Quattroporte — с двигателями объемом 4,2 и 4,7 литра, а также Quattroporte GT S 4,7 со спортивными настройками шасси и дополнительными элементами жесткости кузова.

MASERATI

АВТОСТРАХОВАНИЕ В «ЮГОРИИ»: ВЫГОДНО И УДОБНО

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ «ЮГОРИЯ» ПРЕДЛАГАЕТ ШИРОКИЙ ВЫБОР ПРОГРАММ СТРАХОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

Мы страхуем легковые и грузовые автомобили, прицепы и мотоциклы, колёсные тракторы, автобусы и спецтехнику.

Ежегодно **БОЛЕЕ 100 ТЫСЯЧ** физических и юридических лиц - партнеров и клиентов выбирают ГСК «Югория», оценив преимущества автострахования в нашей компании:

- ГИБКУЮ ТАРИФНУЮ ПОЛИТИКУ ПРИ РАСЧЕТЕ СТОИМОСТИ СТРАХОВОГО ПОЛИСА;
- ОПЕРАТИВНОСТЬ В ПРИНЯТИИ РЕШЕНИЙ И ОФОРМЛЕНИИ ДОГОВОРА СТРАХОВАНИЯ;
- ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К КАЖДОМУ КЛИЕНТУ, ВОЗМОЖНОСТЬ РАЗРАБОТКИ ИНДИВИДУАЛЬНЫХ СТРАХОВЫХ ПРОГРАММ, ВЫБОРА ЛЮБОЙ КОМБИНАЦИИ СТРАХОВЫХ РИСКОВ;
- НАЛИЧИЕ ПЕРСОНАЛЬНОГО МЕНЕДЖЕРА, КОТОРЫЙ КУРИРУЕТ РАБОТУ С КОМПАНИЕЙ-ПАРТНЕРОМ;
- ВОЗМОЖНОСТЬ РАСШИРЕНИЯ СТРАХОВОГО ПОКРЫТИЯ НА ТЕРРИТОРИЮ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН;
- СОХРАНЕНИЕ РАЗМЕРА СТРАХОВОЙ СУММЫ ПОСЛЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ВЫПЛАТ ПО РИСКАМ «УЩЕРБ» И «ГРАЖДАНСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»;
- ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ РАССРОЧКИ ПРИ ОПЛАТЕ СТРАХОВОГО ВЗНОСА БЕЗ УВЕЛИЧЕНИЯ СТОИМОСТИ СТРАХОВАНИЯ;
- КРУГЛОСУТОЧНЫЕ УСЛУГИ СЛУЖБЫ АВАРИЙНЫХ КОМИССАРОВ;
- ВЫПЛАТУ СТРАХОВОГО ВОЗМЕЩЕНИЯ ПО РИСКУ «УЩЕРБ» БЕЗ УЧЕТА ИЗНОСА АВТОМОБИЛЯ, А ПО МЕЛКИМ ПОВРЕЖДЕНИЯМ - БЕЗ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СПРАВОК ИЗ КОМПЕТЕНТНЫХ ОРГАНОВ.

При наступлении страхового случая выплата производится в течение 15 рабочих дней после предоставления необходимых документов.

ВСЕМ КЛИЕНТАМ БЕСПЛАТНО ПРЕДЛАГАЮТСЯ БАЗОВЫЕ УСЛУГИ: КОНСУЛЬТАЦИИ КРУГЛОСУТОЧНОГО КОНТАКТ-ЦЕНТРА, ЭВАКУАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА С МЕСТА ДТП, СБОР ДОКУМЕНТОВ.

ГСК «Югория» является крупнейшей страховой компанией Уральского федерального округа и входит в число двадцати лидеров страхового рынка России. Единственный акционер компании - правительство Ханты-Мансийского автономного округа Югры.

ГСК «Югория» обладает разветвленной региональной сетью и предлагает свои услуги более чем в 200 городах и других населенных пунктах России.

О высоком уровне надежности и стабильных перспективах развития компании свидетельствуют рейтинги: А+ (Агентство «Эксперт РА»), АА (Национальное рейтинговое агентство).

БОЛЕЕ ПОДРОБНУЮ ИНФОРМАЦИЮ О ГСК «ЮГОРИЯ» МОЖНО ПОЛУЧИТЬ НА САЙТЕ WWW.UGSK.RU



* На правах рекламы.

Лицензии: П №321186; С №321186

КЛАССНЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ

НОВЫЙ MERCEDES-BENZ S-КЛАССА — АВТОМОБИЛЬ, КОТОРЫЙ, НЕСОМНЕННО, ЗАДАЕТ МОДУ, СТИЛЬ И ТЕХНИЧЕСКИЕ СТАНДАРТЫ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ФИРМЕННОЙ ЛИНЕЙКИ MERCEDES-BENZ, НО И ДЛЯ ПРЕМИУМ-СЕКТОРА В ЦЕЛОМ.

ХАСАН ГАНИЕВ



MERCEDÉS

отделки, ТТХ, размеры и прочее, в классе «премиум люкс» дружно назвали S-класс чемпионом.

Между тем S-класс образца 2008 года и S-класс 2009 года при минимальных внешних различиях и незначительных расхождениях по части роскошества и комфорта все же очень разные.

Новый S-класс — пример не плутократического, а технократического превосходства над окружающим миром. Кажется, что он способен перемещаться в пространстве в автономном режиме. Во всяком случае, обилие вспомогательных электронных систем, установленных на автомобиле, должно сводить к нулю почти любые водительские ошибки. Вероятно, владельцу этого лимузина даже не придется задумываться о том, где и как эта машина едет. Она всегда будет ехать хорошо. Все, что конструкторы вложили в эту машину, откроется водителю в чистом виде. Это источник особой радости для водителя, которому суждено наслаждаться своей исключительностью в исключительно совершенном техническом механизме. Судите сами, флагманская модель Mercedes и раньше отличалась завидной курсовой устойчивостью, но теперь автомобиль дополнили защитой от боковых ветров. В стандартном варианте устанавливается усовершенствованная пневмоподвеска AIRMATIC с электронной регулировкой демпфирования. В качестве опции предлагается активная подвеска ABC (Active Body Control — активная система контроля уровня кузова) с системой стабилизации при боковом ветре. От ее электронных сенсоров не укроются никакие рыскания автомобиля, вызванные порывами хоть зюйдов, хоть нордов, и уже через миллисекунды электроника изменит распределение веса по осям и стойкам и тем самым компенсирует негативный метеозоффе́кт. Благодаря такой подвеске существенно уменьшаются «клевки» и «приседания» кузова при старте и торможении, а также его поперечная качка во время прохождения поворотов.

Там, где водитель не докрутит руль, ему поспособит другой электронный помощник — Torque Vectoring Brake. Он подтормозит внутреннее колесо и тем самым позволит S-классу точнее и быстрее пройти поворот. К слову, при выполнении резких маневров водитель практически избавлен от ерзания по креслу: то под поясом, то под плечами надуваются валики, размеры и упругость которых зависят от угла поворота и скорости движения. Система Brake Assist+ рассчитывает тормозное усилие при возникновении опасности, она фактически оставляет за водителем только обязанность нажать на тормоз. Адаптивный круиз-контроль Distronic+, теперь, после разрешения на использование нужных «секретных» частот, доступный и в России, вместе с системой Pre-Safe позволяют держать дистанцию до впереди идущего транспорта, разогнать или полностью остановить автомобиль. Радар круиз-контроля сканирует сектор дороги углом в 18° и дистанцию в 200 метров перед автомобилем. Он же «просматривает» и пространство в 60 метрах перед носом S-класса, но уже с 60-градусной шириной охвата. При возникновении аварийной ситуации в дело вступает электроника Pre-Safe, автоматически тормозящая автомобиль и подготавливающая системы пассивной безопасности к столкновению. Действует на отечественных просторах и система контроля слепых зон, особенно полезная при

S-класс 2009 года не удивил новыми пышными формами, особенной роскошью или диковинными материалами. И даже не потому, что нынешняя его версия промежуточная (или «фейс-лифтовая»), а при производстве таких версий обычно ограничиваются минимальными внешними правками. А потому, что S-класс W221 уже на выходе в 2005 году получился пышным, роскошным, солидным, короче, суперклассным во всех отношениях. Сделать S-класс лучше и богаче оставалось одним способом — заменить эмблему и шильдик Mercedes на символы Maybach. С этим, видимо, решили повременить, зато в новый S-класс внедрили практически все передовые технические решения, которых, кстати, не найдешь даже в «Цепелинах», самых богатых версиях Maybach.

Пожалуй, одной из самых привлекательных новинок обновленного Mercedes-Benz S-класса стала система Splitview. Это совместная разработка компаний Mercedes-Benz и Bosch. На стандартный восьмидюймовый монитор седана может одновременно выводиться два разных изображения, «смешиваться» которым не дает специальный

фильтр. Он же позволяет водителю и пассажиру видеть разные «картинки». Благодаря ей передний пассажир может выбирать, что ему смотреть — карты, телепрограммы или DVD-фильмы, а не зависеть от прихоти водителя или соображений безопасности.

Справедливости ради надо сказать, что идея Splitview не уникальна (патриотический настрой поможет вспомнить советские голографические календарики, картинка на которых тоже зависела от угла зрения), аналогичная система также устанавливается на Range Rover последнего образца и Jaguar XJ. Тем не менее Mercedes-Benz S-класса стал первым автомобилем, на котором эту штуку удалось попробовать автолюбителям.

Не уникальны и многие другие технические новинки, которые устанавливаются на S-класс образца 2009 года. Зато совершенно уникальным можно считать их количество. Трудно найти другой автомобиль, в котором были бы так полно представлены все передовые технические ре-

шения и достижения современной автомобильной промышленности. Фирменная мерседесовская «мантра» о том, что премиальный автомобиль должен служить образцом и тащить за собой весь остальной модельный ряд и вообще всю остальную индустрию, получила едва ли не абсолютное воплощение. К слову, лидерские позиции Mercedes-Benz S-класса были подтверждены не только на Петербургском экономическом форуме, где автомобиль стал главным средством транспортировки VIP-гостей, но и на недавно прошедшей в столице первой всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения. Подтверждают их и продажи — из 270 тыс. автомобилей серии W221 10 тыс. нашли своих владельцев в России, и прошлогодний опрос консалтинговой фирмы AutoPacific. Напомним, что AutoPacific выяснила у автолюбителей, какой автомобиль они считают идеальным. Автолюбители, оценивая транспортные средства по 15 параметрам, включая внешний и внутренний вид, качество

ХАРАКТЕРИСТИКИ		
	MERCEDES 350	MERCEDES 500
ДВИГАТЕЛЬ	V6	V8
РАБОЧИЙ ОБЪЕМ (КУБ. СМ)	3498	5461
МОЩНОСТЬ (Л. С. ПРИ ОБ/МИН)	272 ПРИ 6000	388 ПРИ 6000
МОМЕНТ (НМ ПРИ ОБ/МИН)	350 ПРИ 2400-5000	530 ПРИ 2800-4800
ПРИВОД	ЗАДНИЙ	
КОРОБКА ПЕРЕДАЧ	АКПП 7G-TRONIC	
ДЛИНА/ШИРИНА/ВЫСОТА (ММ)	5096/1871/1485	
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ (КМ/Ч)	250	
РАЗГОН ДО 100 КМ/Ч (С)	7,3	5,4
РАСХОД ТОПЛИВА, СРЕДНИЙ (Л/100 КМ)	10,1-10,3	11,7-11,9
ЦЕНА В МОСКВЕ (РУБ.)	3880800	4976400



смене полосы движения. Чтобы S-класс не столкнулся при перестроении, на боковых зеркалах зажигается предупреждающий огонек. За пересечением линий разметки, причем не важно, прерывистой или сплошной, также следит электроника, предупреждающая водителя легкими тревожными вибрациями на руле.

Специалисты Mercedes подсчитали, что около 40% ДТП происходит в темное время суток. Новая технология Adaptive Highbeam Assist позволяет снизить печальный процент. Камера, расположенная под лобовым стеклом, засекает другой автомобиль и вычисляет расстояние до него, в зависимости от чего меняется яркость фар, способных освещать дорогу на 65–300 метров вперед. О нахождении на дороге пешеходов в темное время суток водителя предупреждает умная система, причем делает она это намного раньше, чем водитель увидит их сам. Новым стандартным элементом безопасности стала система Attention Assist, помогающая бороться с сонливостью за рулем. Усталый и сонный водитель выдает себя мельчайшими ошибками. Электронный помощник, анализируя их, а также еще 70 параметров поведения водителя, в случае необходимости бьет тревогу и предлагает водителю сделать перерыв и выпить чашечку кофе, изображение которой появляется в окошечке спидометра.

Единственное, чего, увы, не делает S-класс в России, но что он легко выполняет в Европе, так это не читает знаки ограничения скорости, воспроизводя потом запреты на салонном дисплее. Не смогут пока отечественные автолюбители оценить и прелести нового телематического устройства mbgase, имеющего 18 функций: позволяющего найти транспортное средство, вызвать службу спасения, заблокировать или разблокировать замки дверей, уведомить хозяина автомобиля о состоянии охранной системы, необходимости ремонта или обслуживания машины, помочь ему найти нужный магазин и даже заказать цветы. Сейчас полномасштабное тестирование устройства mbgase проводят американские водители.

В России S-класс можно приобрести с самыми разными двигателями — от 3,5-литровых V6 до «шестисотых» и AMG-взбодренных V12 версий. Необычное, но актуальное предложение — автомобиль с гибридным приводом S400 Hybrid, в котором помимо бензинового двигателя мощностью 279 л. с. используется также 20-сильный электромотор с подзарядкой от литиево-ионного аккумулятора. Гибридный «Мерседес», отличаясь завидной динамикой и набирая «сотню» всего за 7,2 секунды, претендует на звание самого экономичного люкс-седана: на 100 км ему требуется в среднем 7,9 литра горючего.

Какие бы обороты ни набирал даже самый мощный S-класс, шум мотора не потревожит ни водителя, ни тем более пассажиров. Это априори комфортный, а значит, и бес-



шумный автомобиль. К тому же к услугам пассажиров целый набор развлекательных инструментов, в том числе мультимедийный пакет. В подголовники передних сидений встроены новые 8-дюймовые цветные TFT-мониторы, управлять которыми предлагается посредством пуль-

та дистанционного управления. В пакет также входит аудиосистема Harman/Kardon Logic 7 с 14 колонками мощностью 610 Вт, 13-канальным усилителем и технологией Dolby Digital 5.1. Аудиосистема позволяет передавать всю полноту звука независимо от формата его носителя. ■



S КАК СПОРТ

У игрока футбольного клуба ЦСКА и сборной России **ЕВГЕНИЯ АЛДОНИНА** свое представление о целевой аудитории автомобиля Mercedes-Benz S-Klasse и его необходимо-достаточной базовой комплектации.



GUIDE: Зачем спортсмену такой важный автомобиль, как Mercedes-Benz S-Klasse?

ЕВГЕНИЙ АЛДОНИН: Этот автомобиль предназначался не мне, а моей жене (актрисе и певице Юлии Началовой. — **G**). Она и сегодня активно им пользуется, хотя и ездит преимущественно с персональным водителем. Для Юлии S-Klasse — автомобиль на каждый рабочий день. И он незаменим. Труднее найти представительский автомобиль такого же уровня комфорта и такой же надежности.

G: Какой вариант автомобиля вы купили?
Е. А.: Удлиненный Mercedes-Benz S-Klasse 350 4-matic, черный со светлым бежевым салоном. Мы предпочли его автомобилям других марок по нескольким причинам. Сыграло роль и то, что я давний поклонник марки — я сегодня сам езжу на Mercedes-Benz CL 63 AMG и раньше ездил на модели AMG, был у меня и представитель S-Klasse. Словом, я из тех, кто считает, что «есть машины, а есть „Мерседес“». Тем более когда речь идет о самой богатой модели, Mercedes-Benz вне конкуренции. Я стараюсь следить за автомобильными новинками, и S-Klasse всегда удивлял меня своим техническим богатством. На нашем автомобиле из технических штук нет разве что системы ночного видения. Но, на мой взгляд, автомобилю вполне хватает и обычных ксеноновых фар, чтобы превратить ночь в день и осветить всю дорогу.

G: Автомобиль для жены выбирали вместе?
Е. А.: Ну конечно. Какой бы богатой ни была комплектация, у каждой марки и модели должен быть обширный список опций, чтобы учесть индивидуальные пожелания. Юлия попросила, например, чтобы сзади добавили столик. Он ей нужен, чтобы максимально комфортно готовиться к концертным выступлениям. Еще мы попросили установить сзади удобные подголовники и оснастить кресла функцией массажа. И, наконец, заказали установку телевизора максимальных размеров.

G: Удалось ли вам оценить драйверские достоинства автомобиля?

Е. А.: Я лишь иногда, по выходным или праздникам, сажусь за руль. Мне, как спортсмену, конечно, по душе другого склада техника. Но в Москве, где столько пробок, не особенно погоняешь. В столице лучше ездить на удобном и просторном лимузине, таком, как S-Klasse. Он не только отлично ведет себя на дороге, мне очень нравится, что им легко управлять и контролировать буквально одним пальцем многочисленные функции. Жена, кстати, в этом со мной согласна. Она поначалу боялась управлять таким длинным автомобилем, но все оказалось легко и просто.

- 1 К УСЛУГАМ ПассажиРОВ — МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ ПАКЕТ С НОВЫМИ 8-ДЮЙМОВЫМИ ЦВЕТНЫМИ TFT-МОНИТОРАМИ
- 2 ИДЕЯ SPLITVIEW ЗАИМСТВОВАНА У ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ГОЛОГРАФИЧЕСКИХ КАЛЕНДАРИКОВ
- 3 УПРАВЛЕНИЕ МНОГИМИ ФУНКЦИЯМИ В НОВОМ АВТОМОБИЛЕ ПЕРЕНЕСЕНО НА РУЛЬ
- 4 ЕДИНСТВЕННОЕ, ЧТО НЕ УМЕЕТ S-КЛАСС В РОССИИ — ЧИТАТЬ ЗНАКИ ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ
- 5 S-КЛАСС ПОСТАВЛЯЕТСЯ С РАЗНЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ — ОТ 3,5-ЛИТРОВЫХ V6 ДО «ШЕСТИСОТЫХ» И AMG V12 ВЕРСИЙ

СЕМЬ НА УМ ПОШЛО ВЫБОР САМОГО БОЛЬШОГО И МОЩНОГО АВТОМОБИЛЯ МАРКИ, КАК НИ СТРАННО, ЧАСТО ОБУСЛОВЛЕН ВПОЛНЕ ПРАГМАТИЧНЫМИ РЕЗОНАМИ. ВЕДЬ ИМЕННО НА СВОЕЙ ФЛАГМАНСКОЙ МОДЕЛИ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ОБКАТЫВАЕТ САМЫЕ СОВРЕМЕННЫЕ И ЛУЧШИЕ ТЕХНОЛОГИИ, КОТОРЫЕ ЭКОНОМЯТ ЕГО ВЛАДЕЛЬЦУ ХОРОШИЕ ДЕНЬГИ. ОБНОВЛЕННЫЙ ФЛАГМАН BMW СЕДЬМОЙ СЕРИИ — ПРИМЕР ИМЕННО ТАКОГО АВТОМОБИЛЯ. МИХАИЛ ГРИШИН



ВАЛЕРИЙ МЕЛЬНИКОВ

Новый BMW 7-Series, появившийся в 2008 году, получил индекс F01 (длиннобазная версия обозначается F02). При этом внешний вид новинки — это не создание образа с чистого листа, а лишь работа над ошибками Криса Бэнгла. «Семерка» сохранила фирменный «изгиб Хофмайстера» у основания задней стойки и многие другие дизайнерские элементы. Но выглядят они как-то иначе. Давно известно, что достаточно одного штриха к внешности, чтобы автомобиль заиграл новыми красками. В случае с «семеркой» оказалось достаточно добавить глянцевую отделку Shadow Line, чтобы придать шарма не только рамам боковых окон, но и всему кузову, которому по цвету соответствует молдинг багажника и бамперов. Об экстерьере автомобиля можно говорить бесконечно. Определенно то,

что все его элементы — ярко выраженные фирменные «ноздри» решетки радиатора, вытянутый капот, короткий передний свес, низкая линия крыши, мускулистый силуэт, огненные прищуренные фары — свидетельствуют о том, что, несмотря ни на какие изменения, характер автомобиля по-прежнему боевой. Кажется, что «семерка» постоянно готова к рывку.

ОТКРЫТЫЙ ДОСТУП На флагманской модели BMW в принципе обкатываются самые передовые технические решения. Почти все они доступны отечественным пользователям. Все, кроме интернета, позволяющего владельцу автомобиля использовать здоровый «комплекс полноценности» и чувствовать себя лучшим как на доро-

ге, так и на стоянке. В самом деле, владелец «семерки» может являть собой пример мобильности, даже если нигде не двигается. «Семерка» — первая машина в мире с доступом в интернет, причем вход в виртуальное пространство открыт не только водителю, но и любому пассажиру, так как задние сиденья также оснащаются мониторами и шайбой iDrive. Пара кликов — и на дисплее, расположенном на центральной консоли, возникает заглавная страничка Google. Увы, в России интернет на «семерке» пока не работает.

Зато работает система Night Vision, распознающая пешеходов, находящихся за областью освещения фар, и заранее предупреждающая об этом водителя. Система — в ее применении концерн BMW имеет приоритет над дру-

ХАРАКТЕРИСТИКИ

	BMW 730D	BMW 750 LI
ДВИГАТЕЛЬ	6, РЯДНЫЙ	V8
РАБОЧИЙ ОБЪЕМ (КУБ. СМ)	2993	5972
МОЩНОСТЬ (Л. С. ПРИ ОБ/МИН)	245 ПРИ 4000	407 ПРИ 5500
МОМЕНТ (НМ ПРИ ОБ/МИН)	540 ПРИ 1750	600 ПРИ 1750
ПРИВОД	ЗАДНИЙ	XDRIVE
КОРОВКА ПЕРЕДАЧ	6-СТ. АКПП	
ДЛИНА/ШИРИНА/ВЫСОТА (ММ)	5072/1902/1479	5212/1902/1478
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ (КМ/Ч)	245	250
РАЗГОН ДО 100 КМ/Ч (С)	7,2	5,1
РАСХОД ТОПЛИВА, СРЕДНИЙ (Л/100 КМ)	6,8	11,9
ЦЕНА В МОСКВЕ (РУБ.)	3715900	5150000

- 1 НОВАЯ «СЕМЕРКА» — АВТОМОБИЛЬ ПРЕСТАВИТЕЛЬСКИЙ, НО С ВЫРАЖЕННЫМИ ДРАЙВЕРСКИМИ НАКЛОННОСТЯМИ
- 2 ДВЕРИ СНАБЖЕНЫ АВТОМАТИЧЕСКИМ ДОВОДЧИКОМ
- 3 КОНТРОЛЛЕР СИСТЕМЫ iDRIVE ТЕПЕРЬ МАКСИМАЛЬНО БЛИЗКО РАСПОЛОЖЕН К РЫЧАГУ КПП
- 4 НА ЭКРАН ВЫВОДИТСЯ ИЗОБРАЖЕНИЕ С КАМЕРЫ ЗАДНЕГО ВИДА И КАМЕР, ВСТРОЕННЫХ В ПЕРЕДНИЙ БАМПЕР
- 5 САЛОН «СЕМЕРКИ» — ОДИН ИЗ САМЫХ ПРОСТОРНЫХ В КЛАССЕ. ЛЮК ОЩУЩЕНИЕ ПРОСТОРА УСИЛИВАЕТ
- 6 ПОДДЕРЖИВАТЬ ПРАВИЛЬНОЕ ДАВЛЕНИЕ В ШИНАХ — ЗНАЧИТ БЕРЕЧЬ ЭНЕРГИЮ



ВАЛЕРИЙ МЕЛЬНИКОВ



ВАЛЕРИЙ МЕЛЬНИКОВ



ВАЛЕРИЙ МЕЛЬНИКОВ



гими производителями — позволяет увидеть не только людей, но другие препятствия, находящиеся впереди на расстоянии до 300 м. Для идентификации пешеходов используется инфракрасная камера, передающая изображение в виде человеческой фигурки на экран управления. В случае опасности на дисплее появляется предупреждающий о ней знак. На экран в салоне автомобиля выводится также изображение с камеры заднего вида, а при выезде из мест с ограниченной видимостью — с камер, встроенных в передний бампер. Это позволяет увидеть то, что происходит справа и слева от машины. Так что без преувеличения можно сказать: ничто не ускользнет от водителя «семерки».

В качестве опции на седьмой модели предлагается система индикации ограничения скорости. Установленная рядом с салонным зеркалом заднего вида камера сканирует дорожные знаки и предупреждает водителя об установленном скоростном режиме, отображая значок скорости в комбинации приборов или на проекционном дисплее. Проектор, позволяющий выводить данные на лобовое стекло, предлагается на моделях марки уже давно. Штука эта сделана в Германии и сделана, конечно, с умом. Картинка с проектора не торчит прямо перед глазами драйвера, она словно бы вынесена на пару метров вперед от стекла и располагается где-то на капоте. Это позволяет водителю прекрасно видеть ее, не отвлекаясь, однако, и от дороги. Вообще складывается впечатление, что интеллектуальность новой модели BMW опережает самые наглые консулистские ожидания. «Умные» биксеноновые фары, поворачивающиеся вслед за передними колесами и регулирующие интенсивность светового потока и тем самым лучше освещающие дорогу в повороте, «смышленный» стоп-сигнал, у которого при резком торможении увеличивается площадь свечения, нахлывающийся круиз-контроль, автоматически поддерживающий дистанцию до впереди идущей машины, системы предупреждения о пересечении дорожной разметки и сходе с полосы... Вот неполный перечень тех возможных ингредиентов, которые составляют технологический «фарш» флагманской модели.

АФФЕКТ ОТ ЭФФЕКТА Многие достоинства «семерки» на виду. Но есть целый ряд невидимых глазу технологий, которые делают этот автомобиль превосходящим конкурентов. Совокупность этих технологий в BMW формулируют двумя словами — EfficientDynamics. EfficientDynamics — это не одна, а целый комплекс технологий, которые одновременно работают на благо окружающей среды и на радость водителю. Они, с одной стороны, поз-

воляют снизить расход топлива и выброс вредных веществ в атмосферу, а с другой — повысить динамические качества автомобиля.

Когда в компании говорят об эффективных технологиях, то подразумевают практически любой узел и агрегат автомобиля и любое изобретение, помогающее сэкономить энергию. Рекуперация (возврат) энергии при торможении — яркий пример усилий BMW в этой области. При обычной работе двигателя аккумуляторная батарея заряжается примерно на 80%. При торможении подпитка аккумулятора за счет работы мотора прекращается, а вал генератора вращается за счет усилия, передаваемого с осей колес. Это, конечно, не торможение двигателем, но часть пропадающей энергии уходит преобразовываясь в электричество и заганяет в аккумулятор. Эффективная технология — это и применение легких материалов в двигателе, кузове или, например, шасси. Ведь чем меньше неподрессоренных масс, тем меньше расход топлива. Кроме того, чем легче шасси, тем выше удельная мощность (кВт/кг). Впрочем, выгода от применения легких металлов еще и в том, что легкие, но прочные материалы обеспечивают автомобилю BMW идеальную курсовую устойчивость, плавность хода, динамичность и маневренность. На BMW седьмой серии перед радиатором установлены жалюзи с электроприводом, которые открываются и впускают воздух, только когда требуется охлаждение. При закрытых жалюзи уменьшается как аэродинамическое сопротивление, так и расход топлива. И это тоже одна из технологий EfficientDynamics. Отдельная статья — моторы BMW, которые всегда числились в лидерах, но моторы новой «семерки» — это настоящая вершина баварского гения. Это турбонаддув без турбоям. Это высокие обороты и низкий расход топлива. Это максимум динамики и минимум потерь. Все они также сделаны в соответствии с концепцией BMW EfficientDynamics, поэтому обладают не только исключительными показателями динамики и расхода топлива, но и низкой токсичностью и соответствуют стандарту «Евро-5».

Самый мощный двигатель — V8, 407 л. с. Он тратит немногим более 11 л бензина на 100 км, разгоняя маши-

ну до 100 км/ч за 5,2 сек. Примечательно, что максимальный крутящий момент в 600 нм двигатель развивает в диапазоне от 1750 до 4500 об/мин, обеспечивая ровное ускорение уже с минимальных оборотов. Динамики автомобиля достаточно для уверенного обгона с любой скорости. Второй бензиновый двигатель — шестицилиндровый рядный мощностью 326 л. с. Заявленный для него расход топлива — 10 л на 100 км. Наконец, гордость баварских инженеров — целиком выполненный из алюминия дизель мощностью 245 л. с., расходующий всего 7,2 л топлива на 100 км. Его главная особенность — новая система впрыска топлива Common Rail, благодаря которой топливо поступает в камеру сгорания под высоким давлением — 1080 бар, расплывается до мельчайших частиц, а стало быть, лучше сгорает. На рядной шестерке тоже установлена революционная система впрыска топлива: она дозирует подачу смеси с точностью до двух миллиграммов. Не сжигает лишнего и заметно экономит горючее. Все моторы комплектуются шестисторонним КПП-автоматом, использованным и в предыдущей версии, но с измененной электронной начинкой.

АЙ, ДРАЙВ Разработчики «семерки» настаивают на том, что это в значительной степени драйверский автомобиль. Дескать, именно по этой причине здесь не стали использовать Touch Screen (вместо обычного экрана iDrive), который мог бы отвлечь водителя от процесса управления автомобилем.

Все это так, но не забыть и пассажиры заднего ряда. VIP-кресла «семерки», пожалуй, самые удобные в классе. Их можно перемещать не только в продольном направлении, но и двигать верхнюю часть спинки, а также управлять поясничным подпором. Их можно оснастить подогревом и вентиляцией. За дополнительные деньги в кресла вставляются 12 массирующих и 6 вращающихся подушек, которые будут делать массаж мышц поясницы и спины. Задние подголовники автоматические: они выдвигаются только тогда, когда пассажир садится на сиденье. Нет пассажира — и подголовник не мешает заднему обзору. Устав от утомительного путешествия в офис

или домой, задние пассажиры могут посмотреть DVD — экраны для просмотра фильма есть в каждом из подголовников. В качестве опции предлагается и дополнительная система климат-контроля, включающая в себя два «лишних» воздуховода в потолке. Присутствует в автомобиле и такой обязательный элемент люксовой категории, как доводчик дверей. Ими не надо хлопать, достаточно легко подтолкнуть, и сервомотор аккуратно доведет двери до щелчка. Задние пассажиры обрели определенную долю независимости от человека за рулем. В их пользовании появился собственный джойстик медиасистемы iDrive, который управляет функциями двух экранов в подголовниках передних кресел. Чтобы не перегружать пассажирский iDrive лишними функциями, управление климат-контролем передано обычным регуляторам, которые также расположены на тоннеле между передними креслами. Упрощенный iDrive — настоящий подарок тем, кто не хочет разбираться в тонкостях электроники. Ведь водительская версия этой системы управляет примерно 700 функциями. Впрочем, проще стала и передняя шайба системы iDrive, которая теперь сместилась ближе к переднему пассажиру. Логика его работы приблизилась в логике операций к компьютерной мыши, что существенно облегчает интуитивное пользование системой в целом. Контроллер нужно только вращать и нажимать, а отклоняется он лишь в четыре стороны, а не в восемь, как раньше. К тому же шайба обросла функциональными кнопками для быстрого доступа в меню аудиосистемы, навигации и различных систем автомобиля. Подразделы меню теперь перелистываются, будто книга. Кроме того, появилась и очень полезная кнопка «возврата», как в системе MMI от Audi.

Баварские автомобилестроители справедливо решили, что основной принцип BMW, «удовольствие за рулем», должен соблюдаться независимо от размеров. И семерка позволяет полностью ощутить радость от управления автомобилем.

Водитель «семерки» вправе выбирать, в каком режиме ему передвигаться — комфортном, нормальном, спортивном или суперспортивном. Чтобы изменить жесткость амортизаторов, достаточно повернуть переключатель на центральной консоли. В помощь водителю — система давления кренов Dynamic Drive с электронно управляемыми стабилизаторами, а также активный руль с регулированием угла поворота задних и передних колес. Большой автомобиль легко разворачивается и паркуется. На низких скоростях задние колеса поворачиваются в противоположную сторону, что сокращает диаметр разворота автомобиля максимум на 70 сантиметров. ■

СЕМЕРКА НА СЧАСТЬЕ



Новая седьмая модель BMW в трудных условиях кризиса демонстрирует отменные результаты. Одно только появление этого автомобиля, убежден президент BMW Group Russia КРИСТИАН КРЕМЕР, сумело оживить российский автомобильный рынок.

АВТО: Как вы оцениваете дебютный год для новой флагманской модели BMW в России?

КРИСТИАН КРЕМЕР: BMW седьмой серии — один из самых популярных автомобилей BMW в России.

За десять месяцев текущего года клиентам было передано более тысячи автомобилей. Это вдвое больше, чем за тот же период прошлого года. На мой взгляд, это очень хороший результат в кризисных обстоятельствах с учетом особенно сложных условий, которые сложились в премиум-сегменте.

На настоящий момент нашим клиентам представлены всевозможные версии автомобиля. К примеру, впервые за всю 30-летнюю историю модели российским и мировым поклонникам представлен BMW седьмой серии, оснащенный системой полного привода BMW 7 xDrive, что является очень актуальным для российских условий.

Также на рынок поступил долгожданный мощный флагман BMW 760i/BMW

760Li с абсолютно новым, полностью алюминиевым двигателем V12.

Одновременно мы предлагаем нашим клиентам версию BMW 730d, которая обеспечивает максимальную экономию топлива при сохранении характерной для BMW динамики. Это дизельная модель с шестицилиндровым двигателем, оснащенный системой высокоточного впрыска топлива Common Rail. Этот автомобиль обладает лучшими показателями в сравнении с конкурентами. Цена на 730d начинается от 3 715 900 рублей.

В следующем году мы представим на российском рынке BMW ActiveHybrid 7. Этот автомобиль полностью отражает наш самый прогрессивный подход к вопросам экологии.

Г: Как вы оцениваете результаты деятельности BMW Банка? Насколько появление этого банка в стране способно подстегнуть объемы продаж автомобилей BMW?

К. К.: Банк BMW появился в России летом 2008 года. Вы можете представить, что формирование собственной банковской структуры в самый разгар кризиса было очень непростой задачей. Тем не менее нам это удалось, и несмотря на то что банк еще очень молодой, он уже успел закрепиться на рынке и положительно зарекомендовать себя. На сегодняшний день число клиентов банка составляет более 4 тыс. По нашей статистике каждый четвертый автомобиль продается посредством BMW Банка.

Г: Идут ли продажи новых автомобилей седьмой серии в исполнении BMW Security? И каков объем этих продаж?

К. К.: Производство BMW седьмой серии High Security начнется в ближайшее время, на российском рынке автомобиль появится в первом квартале следующего года, однако уже сейчас мы чувствуем большой интерес со стороны наших потенциальных клиентов к этой модели и принимаем заказы на производство.

Относительно объемов продаж бронированных автомобилей, мы обычно не публикуем цифры продаж в данном сегменте, но хотелось бы отметить, что российский рынок играет для нас важную роль в классе Security и High Security.

Интервью взял ХАСАН ГАНИЕВ

ПОВОРОТ ПОД ГРАДУСОМ

ВЫПИЛ — И ЗА РУЛЬ. ПРИМЕРНО ТАК МОЖНО КРАТКО ОПИСАТЬ ПРОГРАММУ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ЖУРНАЛИСТАМ АВТОМОБИЛЯ BENTLEY FLYING SPUR SPEED. ВЫПИЛ ПОТОМУ, ЧТО ЧАСТЬ ПРЕЗЕНТАЦИИ АВТОМОБИЛЯ ДОЛЖНА БЫЛА ПРОЙТИ НА ТЕРРИТОРИИ ВИСКИКУРНИ MACALLAN. А РУЛИТЬ ПРЕДСТОЯЛО НА СЕЛЬСКИХ ДОРОГАХ ШОТЛАНДИИ — ТАМ, ГДЕ ПРАВОСТОРОННЕЕ ДВИЖЕНИЕ МОЖНО НЕ ПРИНИМАТЬ В РАСЧЕТ, ПОСКОЛЬКУ ОНИ ВСЕ РАВНО ШИРИНОЙ РОВНО С ОДНУ МАШИНУ. АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ

Во всех туристических справочниках можно прочесть, что большую часть времени на севере Шотландии идет дождь. Верьте справочникам — в данном случае ошибиться сложно. От вокзала города Абердин до вискикурни, где, собственно, и должен был стартовать автопробег, я доехал пассажиром. Под проливным дождем 110 км — путь не близкий даже в Bentley, зато у меня было достаточно времени, чтобы буквально довести до нервного срыва водителя компании, проверяя все возможности уникальной аудиосистемы, которая устанавливается на этот автомобиль.

Шотландия — это каменные изгороди, замки, в которых было пролито столько крови, что привидения не покинут их никогда, овечьи стада, полное отсутствие людей в поле зрения и, разумеется, виски. В одной только долине реки Спей находится семь вискикурен, продукцию практически каждой из них можно обнаружить и в московских магазинах.

Macallan не самая крупная, но, пожалуй, одна из самых известных и дорогих марок, производимых в Speyside. Вискикурня располагается напротив деревни Крегйеддаки, в которой находится знаменитый цельнометаллический мост, построенный в 1814 году. Это первый стальной мост в Шотландии, и сейчас он считается памятником архитектуры. С памятниками в этой стране строго — даже если мост начнет разваливаться, снести его и построить новый нельзя. По счастью, переходить его мне не пришлось: гостей Bentley поселили прямо на территории вискикурни.



ШОТЛАНДСКАЯ АЛЬТЕРНАТИВА: ЛИБО ВЫПИТЬ, ЛИБО РУЛИТЬ

Гостевой домик — на отечественных предприятиях это называется «дом инженера и специалиста» — оказался с одной весьма приятной особенностью: хозяева и не ду-

мали зажимать от гостей свою продукцию. В общей гостиной стояло несколько бутылок не самого дорогого, но от этого не менее вкусного Macallan Fine Oak. В ожидании

остальных журналистов бутылки постепенно заканчивались, их сменяли новые, а погода казалась уже и не такой отвратительной. В общем, было самое время начать экскурсию по заводу.

Стоит сделать небольшое отступление и пояснить, что все без исключения винокурни этого региона — бывшие подпольные точки самогонварения. Так, Macallan легализовалась одной из первых, в 1824 году. При этом никто не стесняется признаться, что виски на ее территории гнали с 1700 года, когда был создан «родовой дом» основателя вискикурни Easter Elchies House.

Дело в том, что легализация вискикурни в те времена была сопряжена с серьезной опасностью для производителя. На получившем государственную лицензию производстве постоянно находилось несколько чиновников, акцизных офицеров, которые занимались учетом произведенной продукции (мечта, а не работа), а в свободное время устраивали набеги на соседних самогонщиков с целью улучшить конкурентную среду и личное благосостояние. Поэтому самогонщики легальных производителей не любили и периодически их отстреливали, что в местных суворых краях не считалось чем-то из ряда вон выходящим.

Впрочем, к середине XIX века подпольное производство виски практически сошло на нет и вискикурни стали соревноваться друг с другом исключительно рыночным способом — придумывая рецептуру производства и соответствующую легенду о нем.





ШОТЛАНДСКИЕ ДОРОГИ ТАЯТ В СЕБЕ ОПАСНОСТЬ
СТОЛКНОВЕНИЯ С ДИКИМИ ЖИВОТНЫМИ

Так, Macallan известна тем, что использует так называемые низкие перегонные кубы. После первичной перегонки в большом кубе дистиллят попадает в два маленьких, и процесс перегонки повторяется. За счет этого напиток получается слегка маслянистым, с богатым букетом ароматов.

Вообще, шотландский виски имеет куда более сильный аромат, чем, скажем, ирландский. Причин тому несколько, но главная в том, что шотландцы, в отличие от ирландцев, сушат ячменное зерно на тлеющем торфе. Зерно коптится, к его запаху добавляется аромат летучих смол из торфа, который можно различить практически в любой марке скотча.

С этих кубов начинается экскурсия по производству Macallan — медные, вручную выкованные чаны совсем не вяжутся с компьютеризированным пультом оператора — четырьмя перегонными установками управляет всего один человек. В цехе все сделано для удобства туристов — часть спиртопроводов выполнена из стекла, чтобы можно было наблюдать бег в прямом смысле слова финансовых потоков: Macallan умеет себя продавать, около 20% продаваемого на аукционах коллекционного виски именно этой марки. Так, коллекция винтажного виски The Macallan Fine & Rare Collection была продана за рекордную сумму — £250 тыс.

На вискикурне работает 21 перегонная установка. Эти мощности размещаются в двух амбароподобных помещениях. Но они занимают небольшую часть площади производства — основная территория отдана складам, где виски дозревает. У Macallan два фетиша, без которых виски не может производиться, — хересные бочки и ячмень особого сорта, название которого на русский язык переводится как «золотое обещание».

В дегустационной комнате вискикурни выставлена коллекция бутылок разных лет. Логический ряд цифр прерывается лишь с 1939 по 1945 год. Из-за войны в Великобританию было невозможно привозить испанские дубовые бочки, в которых хранился херес. А в другие бочки вискимейкеры компании отказываются заливать дистиллят. Дело не только в хересе, пропитавшем древесину. В музее завода выставлены тонкие спилы дубов с разных континентов — тот, который подходит для приготовления виски, имеет очень пористую структуру, что увеличивает площадь контакта виски с деревом. Соответственно, увеличивается и скорость поступления дубильных веществ в напиток. Английский дуб совсем другой — бочки из него делать бессмысленно. Сейчас как альтернативу используют американские бочки из-под бурбона — это, пожалуй, самое серьезное послабление в традиционном подходе к производству виски.

При столь трепетном отношении к соблюдению технологии далеко не всю свою продукцию Macallan продает как односолодовый виски. Примерно пятую ее часть компания отправляет для купажа на другие вискикурни, как и она входящие в Edrington Group.

ВОЙНЫ АНГЛИЧАН И ШОТЛАНДЦЕВ ОСТАЛИСЬ
В ПРОШЛОМ, НО ОБИТАТЕЛИ ОКРЕСТНОСТЕЙ
АБЕРДИНА ДО СИХ ПОР НЕПРИВЕТЛИВО
ВСТРЕЧАЮТ МАШИНЫ С ЛОНДОНСКИМИ
НОМЕРАМИ



ЗАМКИ ПОСРЕДИ ЛЕСА ВОВСЕ НЕ ЗАБРОШЕНЫ — ПРАКТИЧЕСКИ В ЛЮБОМ МОЖНО ОБНАРУЖИТЬ ГОСТИНИЦУ И РЕСТОРАН

Впрочем, хватит о виски. Четыре седана Flying Spur Speed выстроились в ряд прямо напротив дверей дегустационного зала. Дорогой виски в комплект к дорогому автомобилю. Дегустационный вечер обещал быть долгим: в меню значилось шесть сортов напитка плюс аперитив, поэтому ключи из машин организаторы предусмотрительно убрали.

Примерно после третьего сорта завтрашняя поездка стала казаться какой-то совсем далекой, лед таял на глазах, и в стакан вмещалось все больше виски... А наутро стало понятно, почему Speyside считается еще и курортом — то ли это чудодейственное влияние горного воздуха, то ли исключительная особенность виски, но, с трудом найдя вечером дорогу в гостевой домик, наутро я не обнаружил ни одного признака абстинентного синдрома. Заготовленный накануне аспирин не понадобился, пожевав мятную жвачку, я смело сел за руль.

Версия Speed четырехдверного седана Flying Spur появилась годом позже выхода аналогичной версии купе Continental. Рестайлинговая версия оснащена более мощным 610-сильным мотором — базовая модель седана слабее почти на 50 «лошадей». В целом это тот же 12-цилиндровый мотор, что стоит на обычном Flying Spur, форсированный за счет новой электронной системы управления впрыском и зажиганием, а также изменения конфигурации некоторых деталей, что позволило снизить поте-



ри на трение. Новый мотор может разогнать машину до 322 км/ч (не рекомендуем это делать на дорогах общего пользования), а барьер в 100 км/ч заводские умельцы из Крю преодолевают за 4,8 сек.

Модификация Speed не самое новое изобретение Bentley. Так компания маркировала ограниченные серии некоторых своих автомобилей в начале 30-х годов. Они имели дополнительные хромированные детали и элементы салона. Как сказали бы сейчас, обвес. Speed XXI века, как и положено английской машине, хранит эту традицию: из темного хрома сделаны передние воздухозаборники и решетка радиатора, на хромированных педальных накладках выбита надпись speed, эмблема Bentley украшает не только капот, но и подголовник каждого сиденья, кроме того, машина обута в многоспицевые 20-дюймовые колеса.

Еще одно отличие от базовой версии — новая прошив-ка системы ESP, учитывающая выросшую мощность двигателя и специальный режим КПП Dynamic, который предусматривает гашение пробуксовки колес на высокой скорости из-за чрезмерной перегазовки.

Выше я уже упомянул о замечательной медиасистеме, которая стоит в Speed. Компания Naim, выпускающая малыми сериями аппаратуру класса hi-end, специально для Bentley разработала медиасистему, которая устанавливается только в модификацию Speed. Вся музыка, а также карты навигационной системы хранятся на жестком ди-



ске, помещенном в защищающий от тряски контейнер. Усилитель на 1100 Вт (это самый мощный усилитель, устанавливаемый в серийный автомобиль) распределяет сигнал по 15 динамикам. Помимо привычных радиодиапазонов медиасистема может принимать спутниковое цифровое радио, так что лет через 15, когда эта технология завоеует Европу, машина еще послужит владельцу.

Первые два часа езды — это попытка приспособиться к местной разметке, научиться прижиматься к правильной стороне обочины при встрече с другим автомобилем и обгонять с правильной стороны. Не так уж трудно приспособиться к левостороннему движению. Сложнее всего поворачивать на перекрестках — обязательно попадаешь в встречную полосу.

Впрочем, водители немногочисленных местных легковушек и фургонов с пониманием относились к замысловатым маневрам непривычного для здешних мест Bentley. Обошлось без ДТП.

С одной стороны, узкие дороги и огромное количество радаров не дали раскрыть всех скоростных характеристик машины, с другой, приемистость мотора не оставила никакой надежды собравшимся посостязаться в скорости попутным машинам. Удивительная легкость, с которой машина разгоняется, даже пугает: ждешь, что у нее вот-вот закончится задор, а с ним и ускорение. Но мощность мотора явно избыточная, при резком нажатии на педаль газа автомат переключался с шестой на пятую скорость, и этого понижения хватало для быстрого обгона. Излишняя мягкость в поворотах компенсируется настройкой жесткости подвески, причем, даже в «комфортном» режиме никакой излишней валкости у этой довольно тяжелой машины не наблюдается.

Конечно, сложно выявить какие-либо недостатки у вылизанной буквально до винтика машины за одну не слишком длинную поездку. Пожалуй, после такого путешествия остаются только положительные эмоции. Хороший автомобиль, сказочно красивые места. А может быть, дело в бутылочке Macallan, заботливо убранный в походный рюкзак. ■

ОНИ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО НОСЯТ КИЛТ,
КАК ПОВСЕДНЕВНУЮ ОДЕЖДУ. НО ВОЛЫНКУ
ДОСТАЮТ ЛИШЬ ПО ПРАЗДНИКАМ

СТО К ОДНОМУ

МАЙБАХ ZEPPELIN — АВТОМОБИЛЬ, ОБОСТРЯЮЩИЙ БУКВАЛЬНО ВСЕ ЧУВСТВА СВОЕГО ВЛАДЕЛЬЦА. НАЧИНАЯ С ОБОНЯНИЯ И ЗАКАНЧИВАЯ ЧУВСТВОМ СОБСТВЕННОЙ ЗНАЧИМОСТИ И ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОСТИ.

ХАСАН ГАНИЕВ



Zeppelin — самый мощный, самый роскошный и самый дорогой автомобиль в ряду Maybach. Это утверждение справедливо в наши дни по отношению к актуальным моделям Zeppelin Maybach 57S и Zeppelin Maybach 62S. Это утверждение было справедливо и почти век назад, когда, собственно, и появился первый «Майбах Цепелин». Само название было выбрано не случайно. Оно отражало славный факт исторического сотрудничества Maybach с компанией «Люфтшиффбау Цепелин ГмбХ», производителем знаменитых дирижаблей. Для аппаратов графа Фердинанда фон Цепелина Maybach делал моторы.

Первый Maybach Zeppelin DS7, появившийся в 1928 году, оснащался семилитровым мотором V12, который, казалось, действительно сняли с какого-то летательного аппарата. Еще внушительнее получился 8-литровый двигатель Maybach Zeppelin DS8, выпускавшегося с 1930 по 1934 год и со своими 200 л.с. под капотом считавшегося тогда самым мощным серийным автомобилем в мире.

Мощность современного шестилитрового мотора V12 с двойным турбонаддувом, над которым потрудились специалисты Mercedes-AMG, втрое больше, чем у представителя прошлого века. Полудюжины таких агрегатов хватило бы, пожалуй, на то, чтобы поднять в воздух громадину типа знаменитого дирижабля «Гинденбург». Впрочем, задача, стоявшая перед инженерами компании, конечно, была скромнее. Они лишь обеспечили номинальное и фактическое преимущество нового «Цепелина» над «обычными» версиями Maybach. Техническое превосходство «Цепелина» проявляется не только благодаря тому, что он мощнее обычной версии на 28 лошадиных сил. Специалисты Mercedes-AMG задали мотору фантастический крутящий момент с максимумом в 1 тыс. нм, что позволило игрокам обновить динамические показатели — с места в карьер и до 100 км/ч автомобиль разгоняется за 4,9 (5,1 для длиннобазной версии) секунды. Разгон, ускорения на прямой, заходы в повороты и прочие маневры автомобиль делает так, как и положено большому мощному лимузину: без фанатизма и лишнего геройства, но не без достоинства и без всякой отдышки.

Впрочем, «стремительность» — последнее, что придет на ум при рассказе об этом автомобиле, только на первый взгляд не отличающемся от прочих «Майбахов» — героев наших дней. От внимательного взора не должны ускользнуть небольшие, но выразительные внешние детали, подтверждающие исключительность автомобиля, выпускаемого ограниченной партией в 100 экземпляров. Более обтекаемые зеркала заднего вида добавляют автомобилю по мысли дизайнеров экспрессию. Инженеры уверены, что такие зеркала еще и снижают уровень шума от ветра. 20-дюймовые колесные диски «Цепелина» с черной подложкой и серебристым покрытием обладают характерной визуальной особенностью: они как будто переливаются на свету.

Однако самая пикантная из этих деталей — двухцветный окрас кузова, который, словно английский костюм в полосу среди однотонного casual, сразу выделяет автомобиль из общего ряда, каким бы представительным и представительским этот ряд ни был. Плечевая линия кузова, например, легкого шоколадного оттенка Rocky Mountains, настолько элегантно контрастирует с его основой, черной «тайгой» (Tajiga), что любоваться этим сочетанием можно до бесконечности. Впрочем, за владельцем Maybach Zeppelin право менять раскраски своего автомобиля закреплено по умолчанию.

Документальным свидетельством того, что Maybach Zeppelin был сделан всего для сотни счастливых, одному из которых и достался, служит россыпь гравировок и планок, а также табличек «One of 100», красующихся на эмблеме, крышке багажника, корпусе мотора, порогах, дверях и даже на «шампанских флейтах» — фужерах, сделанных из серебра 925-й пробы и спрятанных в элегантно барном боксе между сиденьями заднего ряда. Эти «верительные грамоты» могут быть заменены или дополнены личными монограммами или гербами владельца.



ХАРАКТЕРИСТИКИ

	МАЙБАХ 57 ZEPPELIN	МАЙБАХ 62 ZEPPELIN
ДВИГАТЕЛЬ		V12
РАБОЧИЙ ОБЪЕМ (КУБ. СМ)	5980	5980
МОЩНОСТЬ (Л.С. ПРИ ОБ/МИН)	640 ПРИ 4800-5100	
МОМЕНТ (НМ ПРИ ОБ/МИН)	1000 ПРИ 2000-4000	
ПРИВОД	ЗАДНИЙ	
КОРБКА ПЕРЕДАЧ	5-СТУПЕНЧАТАЯ АВТОМАТИЧЕСКАЯ	
ДЛИНА/ШИРИНА/ВЫСОТА (ММ)	5728/1980/1557	6165/1980/1573
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ (КМ/Ч)	275	250
РАЗГОН ДО 100 КМ/Ч (С)	4,9	5,1
РАСХОД ТОПЛИВА, СРЕДНИЙ (Л/100 КМ)	16,4	16,4
ЦЕНА В ГЕРМАНИИ	€406 (€473) ТЫС.	

В фирменной брошюре Maybach за 1930 год дается недвусмысленная установка на то, каким должен быть автомобиль марки: «The very best from the very best, отвечающим любому капризу владельца». Новый Zeppelin сделан по старым заветам и канонам. В его салоне «время имеет свойство останавливаться, даже если вы спешите». Перфекционизм мастеров интерьера проявился в том, что даже очень хорошую кожу они подвергли дополнительной обработке, придав ей дополнительную мягкость и блеск. Получились у них и оригинальные комбинации материалов, например бежевой кожаной основы California с полосами черной кожи Stromboli, идущими по линии плеча. Или светлых панелей из вишни с контрастными черными вставками на центральной консоли. Для оформления салона используется около 100 декоративных элементов из редких и оригинальных пород дерева или камня, например индийского гранита Indian Star Galaxy, который наносится на специальную пленку и аккуратно дробится так, чтобы сохранить естественную красоту и при этом оставаться безопасным. С гранитом неплохо смотрится 24-каратное золото, которое можно пустить на изготовление ключей зажигания или замену стандартного хрома в салоне.

В Maybach Zeppelin меняются не только временные, но и ароматические законы. Точнее, владелец автомобиля устанавливает их сам при помощи «первого в мире атомайзера утонченного парфюма», который крепится в задней части салона на дефлекторе климатической системы. Аромат не разбрызгивается на предметы и одежду, а пропускается через «весь автомобиль». В базовую комплектацию каждого «Цепелина» входит шкатулка с набором из серебряных флаконов самых утонченных парфюмов — один из них, стоимостью €3950, специально к презентации машины на Женевском салоне подготовила парфюмерная фирма Givaudan. Целый ряд уникальных ароматов, «созданий» для избранной сотни «цепелин-драйверов» подготовила мастер Изабель Бурдель, член Французского общества парфюмеров, обладатель едва ли не высшего титула в области парфюмерного искусства «Нос года» (Nose Perfumer). Впрочем, владелец Maybach Zeppelin может и сам сделать собственный неповторимый парфюм, с которым автомобиль «один из 100» непременно станет «одним из миллион».



- 1 МАЙБАХ ZEPPELIN DS8 СЧИТАЛСЯ САМЫМ МОЩНЫМ СЕРИЙНЫМ АВТО. НОВЫЙ МАЙБАХ ZEPPELIN ТОЖЕ НЕ ОБДЕЛЕН СИЛОЙ
- 2 В САЛОНЕ ZEPPELIN «ВРЕМЯ ИМЕЕТ СВОЙСТВО ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ, ДАЖЕ ЕСЛИ ВЫ СПЕШИТЕ»
- 3 ДЛЯ ЗАМЕНЫ СТАНДАРТНОГО ХРОМА В САЛОНЕ МОЖЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬСЯ 24-КАРАТНОЕ ЗОЛОТО
- 4 АТОМАЙЗЕР С ПАРФЮМОМ КРЕПИТСЯ В ЗАДНЕЙ ЧАСТИ САЛОНА НА ДЕФЛЕКТОРЕ КЛИМАТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ
- 5 ФУЖЕРЫ ДЛЯ ШАМПАНСКОГО ИЗ СЕРЕБРА 925-Й ПРОБЫ ПРЯЧУТСЯ В БОКСЕ МЕЖДУ СИДЕНЬЯМИ ЗАДНЕГО РЯДА

www.kommersant.ru



В 10 раз больше общения после 5 минут разговора.....

С тарифным предложением «Время бизнеса» звонки становятся в 10 раз дешевле

Решайте важные деловые вопросы, не ограничивая себя во времени. После 5 минут исходящих местных разговоров стоимость исходящих звонков снизится в 10 раз до конца текущего дня*, и общение с партнерами станет еще более выгодным.

Новые решения для Вашего бизнеса

*Условие о снижении цены в 10 раз распространяется на исходящие местные разговоры и будет действовать до конца текущего дня при соблюдении параметров, установленных Оператором. В зависимости от региона, период времени, на который распространяется условие о снижении цены, может различаться. За более подробной информацией, пожалуйста, обращайтесь в компанию сети МегаФона Вашего региона. Подробности в точках продаж и на сайте www.megafon.ru. Реклама.

www.megafon.ru

 0555



МЕГАФОН
Будущее зависит от тебя