

Апрельский тезис Porsche

PORSCHE MACAN

Игорь Шеин



ОПРЕДЕЛЕННО в Porsche знают секрет про спортивные автомобили.

911-я модель уже полвека на конвейере, но с каждым новым поколением — все лучше и лучше! Когда в Цуффенхаузене решили посадить на спортивную тему внедорожник и лимузин, многие сомневались. Но, едва появившись на свет, Macan (он же тигр, в переводе с индонезийского) решительно пометил территорию. Отныне «джунгли» должны знать: в дружелюбном облике компактного паркетника скрывается мощный спорткар, в ДНК которого жива память о славных монстрах Porsche, победителях 24 часов Ле-Мана и ралли Париж—Дакар. Внешность Macan под любым углом зрения выдает в нем спортсмена. Приятные пропорции, никаких анаболиков. Спойлерная кромка переднего бампера похожа на ту, что прижимает к асфальту Porsche 918 Spyder на скорости 300 км/ч. Гоночный дух подчеркивают и различные по ширине колеса — 265 мм спереди и 295 мм сзади, — которые очень недурно смотрятся на опционных 21-дюймовых дисках со сдвоенными спицами. Macan обошелся без передних крыльев: все накрывает огромный алюминиевый капот — тоже родовой признак суперкаров. Трехмерные задние фонари зрительно увеличивают ширину кормы, делают Macan более приземистым. Наконец, немного покатый силуэт автомобиля в профиль деликатно отсылает к уже упомянутой классике всех времен, купе 911. И на этот раз красота обошлась без жертв: благодаря беспрецедентно низкой посадке, головы пассажиров среднего роста не упрутся в потолок, пространства для ног тоже, на удивление, хватает.

В интерьере доминирует традиционная для Porsche наклонная центральная консоль с обилием кнопок. Передние кресла снабжены всеми необходимыми регулировками, руль — как у болида 918. Качество материалов салона убедительно свидетельствует о премиальном статусе Macan, который, впрочем, можно поднять на порядок, установив на заказ 1000-ваттную систему Burmester.

На сегодняшний день выпускается три варианта автомобиля: Macan S Diesel, Macan S и топовый Macan Turbo. Первые два в базовом варианте оснащаются стандартной пружинной подвеской. За доплату можно установить активную подвеску с электронной системой регулировки жидкости в амортизаторах. Она позволяет водителю моделировать жесткость



в режимах Comfort, Sport, Sport Plus и серийно устанавливается в Macan Turbo. Кроме того, Macan может быть оснащен супертехнологичной пневмоподвеской — впервые в сегменте компактных SUV. Она меняет клиренс кузова на трех уровнях.

Нажатие кнопки Offroad поднимает Macan на 40 мм, увеличивая дорожный просвет до 230 мм. Это упражнение проделывается на скорости до 80 км/ч, потом отключается автоматически. Внедорожные способности Macan — из разряда «не может быть!». Он легко преодолевает все препятствия на бывшем лейпцигском танковом полигоне, построенном в свое время по проекту советских военных. Еще сравнительно недавно здесь грохотала и месила грязь тяжелая армейская техника, а сегодня Macan порхает с изяществом бабочки! Впрочем, кем надо быть владельцу этого автомобиля, чтобы лезть в болото по пояс, взбираться на отвесные холмы и преодолевать валуны, вывешивая одно из четырех ведущих колес в воздухе? Вероятно, техносадистом. Низкое положение опускает кузов ниже стандартного на 10 мм и предназначено для трека. Теперь герой бездорожья практически без кренов проходит повороты, не приседает на разгоне и не клюет носом при торможении в пол. Наш Turbo оборудован всем необходимым для упоения скоростью. Помимо пневмоподвески — керамическими композитными тормозами (впервые на кроссоверах D-класса), системой перераспределения крутящего момента PTV plus и электроусилителем руля, как у Porsche 911.

Пристроившись за инструктором, выезжаем на заводской фирменный трек Porsche, знаменитый комбинацией десяти фрагментов, скопированных у ведущих трасс мира. По просьбе инструктора, от греха подальше, не трогаем

кнопку PSM (Porsche Stability Management), и — вперед! Все вокруг мгновенно наполняется визгом покрышек: тест проходил в феврале и на автомобилях стояла всепогодная резина, не предназначенная для особо динамичной езды. На выходе из «штопора» Macan чуть скользит четырьмя колесами, но остается в пределах трассы, в дуге немного метет задом при ускорении — какой же кайф! Вы можете переключать передачи вручную, но скорости это не прибавит. Семиступенчатый робот с двумя сцеплениями настолько быстр и умен, что подрулевые рычажки выглядят рудиментами прошлого. Максимальная скорость Macan Turbo с 400-сильным мотором объемом 3,6 л составляет 266 км/ч, ускорение до сотни в комплектации Sport Chrono — 4,6 секунды. В обычных условиях Macan может быть «добрым и пушистым». На крейсерской скорости в режиме Comfort недавние подвиги автомобиля на треке кажутся влажным сном тинейджера, наигравшегося в Need For Speed. Под горку коробка сама переходит на нейтральный режим. Как в старой доброй механике, можно снять ногу с педали газа и, двигаясь накатом, поразмышлять о том, что по сути этот малыш Macan — та еще штучка, настоящий лицедей, мастер перевоплощений. Выражаясь языком архитекторов, Macan построен на значительно усовершенствованном «фундаменте» дальнего родственника Audi Q5. Для производства 50 000 экземпляров — именно столько «тигров» увидят свет в этом году — компания вложила €500 млн в расширение своего предприятия под Лейпцигом. Сборка Macan идет одновременно с Cayenne и Panamera, на тех же конвейерах. За день две смены трудящихся собирают 650 автомобилей трех марок. Одинаковых нет, поскольку комплектуются они по индивидуальным заказам. Склада продукции тоже нет: пройдя обкатку в 15 км, автомобили отправляют напрямую к владельцам.

Несмотря на то что официальное начало продаж Porsche Macan в России — 12 апреля, прием заказов на него в самом разгаре. По словам главы «Порше Руссланд» Томаса Штэрцеля, совпадение с датой первого полета человека в космос для него не более чем приятный сюрприз, однако знаменитая фраза Юрия Гагарина «Поехали!» могла бы стать отличным слоганом для вывода на орбиту будущего бестселлера.