

# автопилот

К Батуми подъезжали уже в сумерках. Когда кончился аккуратный ряд пальм, за которыми угадывались заборы некогда всесоюзных здравниц, и автомобиль выкатился на открытое пространство, передо мной предстала захватывающая и интригующая картина. Позади залитого огнями морского порта полыхали разноцветной иллюминацией немислимых размеров и форм небоскребы, башни, непонятного назначения вышки, чертово колесо... «Нью-Васюки», — почему-то подумал я, и через минуту мне стало стыдно за эту не высказанную вслух мысль.

## —донесения—

Еще стыднее стало утром. Когда солнце озарило батумский новострой, он уже не казался миражом. Свежая плитка не только на тротуарах, но и на мостовых. Роскошные здания отелей. Чуть не на каждом углу — казино. Продуманный ландшафтный дизайн. Полицейские на MINI Countryman и севеях. Чуть поодаль угадывался силуэт Колизея — поменьше, чем в Риме, но все равно грандиозного. Еще дальше — что-то похожее на Пизанскую башню... И никого народу. Как будто все уже готово к проведению «межпланетного шахматного конгресса», но гроссмейстеры и зрители еще не приехали. Но почему-то верилось, что они придут обязательно. Хотя бы потому, что любое старание сделать красиво и удобно обязательно должно быть вознаграждено.

Вот взять хотя бы автомобили. Вернее, конкретный — Highlander. Старики помнят, каким он был в первом поколении. Грубоватый, словно топором рубленый. Главной «красотой» в автомобиле была центральная консоль «под дерево» — такие можно было встретить на «Мерседесах» 80-х годов прошлого века. Так сойдет? Как бы не так! Кто сказал, что гореть не должен быть красив? Даже если его бурку, папаху и чернь с гравировкой на кинжале никто кроме отары овец не видит... Вот в Toyota и поставились для своего «Горца».

## Мастер Гамбсь

Теперь внешность кроссовера — это не набор цитат, а весьма гармоничный образ. Верхняя и нижняя часть решетки образуют мощный трапециевидный контур. От краев эмблемы отходят сужающиеся хромированные полосы во всю ширину капота. Края хромированной полосы в нижней части радиаторной решетки резко поднимаются вверх, также акцентируя внимание на фарах. Сами фары — узкие, огибающие капот. Мощный бампер, выпуклые арки. Кстати, задние фары тоже выпуклые, настолько, что их можно видеть в зеркале заднего вида — конструкторы, правда, уверяют, что это не для красоты, а для улучшения аэродинамических характеристик. Конечно же, светодиоды в фарах ближнего света и дневных ходовых огнях. Ну, и водружено это все на 19-дюймовые колеса с легкосплавными дисками о шести двойных спицах.

Салон тоже не узнать. Пулякая твердая пластмасса уступила место более приятным на глаз и на осязание материалам. Центральная панель — уже не плотничья работа, а весьма гармоничное сочетание дисплея и сов-

# Семь стульев



ТЕХПАСПОРТ		TOYOTA HIGHLANDER	
Двигатель, тип	бензин, R4	бензин, V6	
Рабочий объем, куб. см	2672	3456	
Мощность, л.с. при об/мин	188 при 5800	249 при 6200	
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	252 при 4200	337 при 4700	
Тип привода	передний подключаемый	полный	
Коробка передач	6AT	6AT	
Разгон до 100 км/ч, с	10,3	8,7	
Максимальная скорость, км/ч	180	180	
Средний расход топлива, л на 100 км	9,9	10,6	
Цена в России, руб.	от 1760000	от 1967000	

сем новых сенсорных кнопок. Приятно отсвечивает бледно-голубой подсветкой огромная полка, тянущаяся от рулевой колонки практически до правой двери. Есть куда положить телефон, а провода к нему продеть сквозь специально предусмотренное отверстие в доннышке полки. Габариты автомобиля выросли незначительно, тем не менее это позволяет проектировщикам утверждать, что пространство для пассажиров в салоне «существенно увеличилось». Такой вот парадокс. Что действительно стало удобнее, так это проникновение на третий ряд сидений. Это стало возможным благодаря новой системе трансформации сидений второго ряда, которые теперь можно отодвинуть «одним движением». «Семь стульев», к слову, теперь доступны в базовой комплектации, но, простите за каламбур, задние два доступны только детям. Это по-прежнему стульчики,

а никак не стулья мадам Петуховой. Кстати, если кто забыл, «ложный гарнитур» отец Федор крушил как раз в этих краях — на Зеленом Мысу рядом с Батуми.

## Вагон «Киндзмараули»

Предыдущее поколение Highlander последние годы продаж приводилось в движение 3,5-литровым мотором мощностью 273 л.с. Полный привод был постоянным. Теперь, как учит современный маркетинг, покупателю предлагается чуть больше выбора. «Горелайт» имеет под капотом 2,7-литровый бензиновый мотор мощностью 188 л.с., привод — исключительно передний. 3,5-литровый мотор, которым оснащается «хард-версия», перенастроили в сторону уменьшения лошадиных сил до 249. Ну что бы налогового ставка не была сопоставима по цене с вагоном «Киндзмараули». Постоянный полный привод

с центральным дифференциалом сменился подключаемым, как на Toyota RAV4 — вторая ось задействуется при помощи электромагнитной муфты и в зависимости от дорожной ситуации перекидывает до половины момента на задние колеса. Кстати, задняя подвеска и на моно-, и на полноприводной версии теперь не Макферсон, а многорычажная, по образу и подобию Lexus RX.

## Кавказский ковер

Так вот, пока я любовался горами в окрестностях Боржоми, более мощную полноприводную версию увели, она укатила, как стулья вместе с театром на тиражном пароходе «Скрябин». Но и 188 сил с передним приводом было вполне достаточно для комфортных маневров. Из соседних машин нам даже что-то кричали. Но то ли премиальная система JBL с двенадцатью динамиками звучала слишком громко, то ли увеличенная почти вдвое площадь шумоизолирующего напольного материала настолько гасила все посторонние шумы, что автомобиль и все его содержимое гармонично растворилось в потоке сигнализирующих машин и шелесте пальмовых листьев. Как отец Федор, который «миновал турецкий базар, на котором ему идеальным шепотом советовали купить пулду Коти, шелковые чулки и необандероленный сухой табак, потащился к вокзалу и затерялся в толпе носильщиков».

Дмитрий Гронский, фото Toyota

# Тяни? Толкай!

## —технопарк—

Третье поколение Renault Twingo — уже не утилитарная малолитражка с невыразительной внешностью и скучноватым салоном. Дизайн экстерьера без значительных изменений повторяет представленные ранее концепты Twin'run и Twin'Z. Внутри — разноцветные панели, подлокотники, планочки, реечки и красочная мультимедийная система R-link. Так выглядел бы смартфон, будь он автомобилем. Но интерес к автомобилю подогревался не этим.

Впервые за два с лишним десятилетия существования модели двигатель переехал назад, а привод перестал быть передним. По заверениям конструкторов, заднемоторная компоновка значительно улучшает маневренность и позволяет оптимизировать внутреннее пространство ав-

Тем не менее, у заднемоторной компоновки есть свои минусы. Причина, по которой автопроизводители в свое время предали компоновку анафеме, — плохая курсовая устойчивость и тенденция к избыточной поворачиваемости. Вдобавок, при условии мощного двигателя перегруженная корма то и дело пытается обогнать легкий передок. Но в Renault все просчитали: чтобы сместить центр тяжести вперед и разгрузить заднюю ось, конструкторы оставили радиатор с аккумулято-



томобиля. К слову, платформа нового Twingo разработана совместно с корпорацией Daimler, которая также обещала выпустить на ней пару новых «смартов»: Forttwo и Fortfour.

Силовых агрегатов пока предлагается всего два — это литровый атмосферник, выдающий 70 л.с., и наддувный бензиновый двигатель объемом 0,9 л в 90 л.с., которые сочетаются как с механикой, так и с роботом. Мотор располагается под углом 46 градусов, что также позволяет сэкономить пространство в салоне и оставить сзади место для скромного багажника, сопоставимого по размеру не иначе как с бардачком Chevrolet Tahoe.

ром спереди, при этом максимально снизив массу двигателя. Окончательно устраняет все недостатки электроника, проверенная на нынешнем поколении smart.

Конечно, двигатель в корме для Renault — это тонкий стратегический ход, прикрытый утилитарностью. И если принять во внимание слухи о горячей версии RS, то автомобиль начинает играть совершенно иные краски. И как знать, возможно, Twingo является предвестником того, что незаслуженно забытую заднемоторную компоновку ждет второе рождение.

Иван Картамцев



## —уроки мастерства—

**О наступлении весны можно судить по толщине сосулек, полету птиц, набухшим почкам или орущим котам. Но ничто так точно не свидетельствует о приходе теплых дней, как короткие юбки и открытые автомобили.**

Весна — время безрасудных поступков. К таковым относится и покупка кабриолета, с которым кажется, что потепление не только глобально, но и круглогодично. И что роза ветров состоит исключительно из зефиров и сирокко. И вообще что жизнь — это карнавал, а Россия — родина баобабов и фиников.

За рулем кабриолета сквозняки в голову начинают гулять спервых километров пути, и в этом заключается главный кайф такого автомобиля. Но Audi A3 — это немецкий автомобиль, глупостям здесь не место, а кайф должен быть строго дозирован. В этой связи сквозняки признаются полезны-

ми и бесполезными. Для борьбы с последними предназначен специальный защитный экран. Он легко устанавливается и фиксируется и так же легко в пару-тройку приемов складывается и прячется в багажник. Бесспорные преимущества способны омрачить хлипкость конструкции и психологическое ощущение, что экран, подобно «берлинской стене», отторгает пассажиров первого ряда от второго, где просторно разве что мыслям и словам. Однако общение, не говоря уже о контактах, представляется практически невозможным (хотя бы потому, что при наличии экрана люди там уже будут лишними). Или напоминает фильм про зеков на канале НТВ.

## Шапки наголо

Зеки, виноват, задние пассажиры, кроме прочего лишены и системы аэроподогрева, известно же как «воздушный шарф». Немецкие конструкторы — первыми из компании Mercedes-Benz — сейчас внедряют эту систему как не-

# Техно против ветра

кий отраслевой стандарт. Воздуховоды в подголовниках передних кресел гарантируют теплую струю, причем самой разной интенсивности, которую в Audi A3 легко регулировать, нажимая кнопку с тремя режимами на блоке климат-контроля. Ощущения всегда субъективны, но мне лично так и не удалось добиться приятного слияния уличного ветра и трубного потока. То «шарфик» оказывался слишком жарким, то слишком холодным, а порой ему явно не доставало «аэрошапочки».

Впрочем, шапочка у Audi A3 есть. Ее роль выполняет мягкая крышантент. Конструкция крыши из пяти-слойного брезента, обрамленного алюминиевой полосой, разработана совместно со специалистами финской компании Valmet. Легкая, весом всего в 50 кг, крыша автоматически поднимается и складывается в багажник за 18 секунд. Примечательно, что действие для информации и развлечения водителя транслируется также на экран приборной панели. Шоу для публики можно устраивать не только на парковке, но и на дороге при скоростях до 50 км/ч.

## Лети-лети, лепесток

На взгляд со стороны, это совершенно веселый и безопасный аттракцион.

он. Но когда ты сам за рулем, все немного иначе. Ощущения, как будто расправил парашют за спиной. И этот парашют тебя не только тормозит, но и подтаскивает из стороны в сторону. Впрочем, как только крыша становится на место, автомобиль переходит под полный контроль водителя. А3 четко держит дорогу даже на скоростных участках. Система стабилизации ненавязчиво поднимает ошибки на входах в повороты. Электронная имитация блокировки дифференциала точно и вовремя распределяет крутящий момент между передними колесами. Фирменная система Audi Drive Select меняет степень демпфирования амортизаторов, а также настройки руля по воле водителя, который может выбрать оптимальный для себя режим передвижения, включая и режим Dynamic. Что, по мне, совершенно излишне. Прогулочный автомобиль должен большую часть времени двигаться на «автопилоте». К слову, «автопилот» на новом кабриолете есть, но его можно задействовать исключительно при маневрах на стоянке, где с помощью ультразвуковых датчиков А3 сам способен находить подходящее место и рассчитывать идеальную траекторию для перпендикулярной или параллельной парковки.

Между тем Audi A3, особенно в версии с турбированным двигателем, постоянно норовит высечь искру из души драйвера. Этот автомобиль нормально слушается подрулевых лепестков спортивной коробки S-tronic и «срезанного» руля, но плохо подчиняется установленным ограничениям скорости. И если бы не система распознавания дорожных знаков, являющаяся частью системы MMI Navigation Plus, водителю пришлось бы туго. Туго с кошельком. Зато фактическое время на дорогу почти всегда оказывается намного меньше расчетного.

Меньше ожидаемого получается и расход топлива: кабриолет, как и все актуальные модели марки, оснащается системой рекуперации, а также

системой start/stop, бесшумно глушащей и запускающей двигатель при удержании педали тормоза. В новом кабриолете есть целый ряд вспомогательных систем, облегчающих жизнь водителю. Это и адаптивный круиз-контроль, которому можно задать несколько режимов, от неспешного, с минимальным расходом топлива, до энергичного, с быстрым набором скорости после остановки. И система удержания в полосе, напоминающая о себе хорошей встряской.

Но я бы и эту систему заменил бы на «автопилот».

Чтобы спокойно оборачиваться вслед коротким юбкам.

Александр Ставров, фото Audi

ТЕХПАСПОРТ		AUDI A3 CABRIOLET	
Двигатель, тип	бензиновый, 4R		
Объем двигателя, куб. см	1395	1798	
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	125 при 5000-6000	180 при 5100-6200	
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	200 при 1400-4000	250 при 1250-5000	
Трансмиссия	7 S-Tronic	7 S-Tronic	
Привод	передний		
Максимальная скорость, км/ч	211	242	
Разгон до 100 км/ч, с	10,2	7,8	
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	5,1	5,8	

