

Автомобиль в D5-измерении Обновленный Volvo S80 испытал ХАСАН ГАНИЕВ



VOLVO S80 образца 2009 года — автомобиль антикризисный в широком смысле этого слова. Начнем с того, что он «анти» — кризису среднего возраста, от которого, оказывается, невозможно уберечься даже транспортному средству. Модель S80 плавно подкатила именно к такому хронометрическому рубежу, когда от нее ждали перемен. Прежде всего их хотелось автолюбителям, требовавшим от автомобиля тевтонской агрессивности. Это значит, что внешний вид автомобиля должен был получиться таким, чтобы у гражданина, который вдруг увидит Volvo S80 в зеркало заднего вида, возникал безусловный рефлекс если не прижаться немедленно к обочине, то хотя бы срочно принять вправо. Зверско-радикальных изменений дизайнеры Volvo Cars во главе со Стивом Маттином позволить себе не могли (хотя, может быть, и желали их не меньше автолюбителей). Тем не менее страху на других участников дорожного движения они постарались нагнать, пусть не очень замысловатыми и не очень дорогими (что как раз и неплохо) способами. Во-первых, они увеличили в размерах эмблему марки, которая одновременно служит и знаком чистого железа, и символом дерзкого бога Марса, и аллегорическим выражением буйного мужского начала. Во-вторых, добавили автомобилю металла в виде боковых молдингов, которые грозно блестят на солнце, ослепляя посторонних, и в ви-

де панелей на четырехспицевом руле, рычаге коробки и центральной консоли радуют глаз своего водителя. Наконец, дизайнеры хитрым образом умудрились сделать машину визуально длиннее и ниже, что тоже в определенной степени служит образу автомобиля, с которым шутки плохи. Подводя итог усилиям имиджмейкеров из Volvo, констатируем: при минимуме средств они сделали другой автомобиль. Осталось в этом убедить клиентскую аудиторию.

Куда существеннее представляются трудозатраты инженеров, внесших в борьбу с кризисом, теперь уже в собственно экономическом смысле, посильный вклад. Этот вклад — новый 2,4-литровый дизельный двигатель D5. Разработка — исключительно специалистов компании Volvo. Подчеркивается особо и в каждом пресс-релизе: никакой помощи от Ford или других союзников по альянсу.

Делать двигатели, которые становятся мощнее, но при этом проявляют меньший аппетит к топливу и меньшее пренебрежение к экологии, это тренд номер один в современной автоиндустрии. Экспериментами с дизельными двигателями — в силу особой востребованности последних — занимаются даже те, кто этого не делал никогда. Представители Volvo уверяют, что мотор D5 образца 2009 года и стандарта Евро-5 — это не просто модернизация предыдущего варианта, которая

позволит водителю премиального автомобиля выгадывать лишнюю десятку евро детям на мороженое. Это действительно новый агрегат, сделанный в Швеции и сделанный с умом. За рекламным клише в данном случае скрывается конкретная вещь: в новом двигателе, например, нет масляного шупа. Пачкать руки и проверять уровень масла водителю теперь не нужно: информацию выдаст дисплей в салоне. Причем электронный помощник не просто предупредит о необходимости долить масло, но и подскажет, сколько его необходимо залить.

Полностью алюминиевый мотор снабжен двумя оригинальными турбонагнетателями, новой системой впрыска топлива с мощным топливным насосом, пьезоэлектрическими инжекторами, работающими в два раза быстрее обычных, и усовершенствованной системой вентиляции. Еще одно полезное технологическое решение — использование керамических свечей подогрева. Они нагреваются до температуры 1000°C всего за две секунды. Их максимальная рабочая температура составляет 1300°C. Это на 30 процентов выше, чем у обычных свечей подогрева. С «керамикой» двигатель без проблем заводится даже при сильных морозах в минус 30. Кроме того, на низких оборотах мотора керамические свечи повышают температуру в цилиндрах, за счет чего повышается эффективность сжигания топлива.

С потребительской точки зрения, главное достоинство мотора D5 — низкий расход топлива. Всего 6,2 литра на 100 км (к слову, мотор в 175-сильной версии потребляет еще меньше — 5,9 литра на «сотню»). После заправки автомобиля у водителя Volvo S80 с таким мотором высвободятся финансовые излишки и на мороженое, и даже на рулетку. О рулетке вспомнилось не случайно: презентация автомобиля проходила в Монако, по приблизительным подсчетам новый дизель сэкономил автору €50, которые и были поставлены на красное в Casino de Paris. Увы, выпало черное. Низкий расход двигателя D5 сочетается с немалой мощностью в 205 л.с. Его крутящий момент 420 Нм при оборотах 1500–3250 рождает ассоциации все с той же рулеткой.

Дизельные автомобили обычно изрядно шумят, но Volvo S80 с двигателем D5 не склонен сотрясать небеса своим ревом. Это спокойный и солидный автомобиль, комфортный и не тряский. Кстати, особенно разборчивым клиентам Volvo предлагает самим выбрать вариант шасси по предпочтениям. Либо спортивное, то есть низко посаженное с короткими и жесткими пружинами и жесткой наладкой амортизаторов. Либо стандартное, которому, напротив, добавили мягкости куда только можно и с которым Volvo S80 можно сдавать в любой лимузин-сервис.