

Lexus LX третьего поколения, как и следовало ожидать, стал мощнее и крупнее. Этого уже достаточно, чтобы стать одним из самых престижных внедорожников, и не только в России — кстати, единственной из европейских стран, где будет продаваться эта модель. Но Lexus не был бы Lexus, если бы ограничился только увеличением количества «лошадей» и габаритов утверждает **Валерий Чусов**.

Нескромное предложение

премьера

Роскошь и проходимость обычно считаются в некотором смысле антиподами. Внедорожники ведь строили для условий, где комфорт не так важен, как сам факт передвижения. Однако человек не готов останавливаться и не хочет выбирать, а предпочитает получить все и сразу. Дальше уже вопрос возможностей производителя — насколько удастся сочетать проходимость с комфортом и разнообразным оборудованием. Lexus решает этот вопрос как и подобает самому передовому японскому люксовому брэнду, то есть по максимуму.

И в оперу, и на охоту
Размеры — одно из главных достоинств внедорожников. Именно большие габариты позволяют этим автомобилям обеспечить их обладателям и пассажирам желанный простор. Поэтому рост во всех направлениях вполне уместен. Хотя в данном случае не особенно оптимизм: в длину автомашина прибавила всего миллиметров 100, а в ширину так и вовсе 30. Зато внешне новый Lexus производит гораздо более внушительное впечатление. Но тут опять возникает некоторое противоречие: с одной стороны, большой и тяжелый автомобиль, предназначенный для не самых простых условий эксплуатации, должен вписываться в стандарты одной из самых престижных марок мира. Изысканная концепция стиля L-finesse блестяще реализована на седанах, но как сочетать понятия «изысканность» и «внедорожник»? Мы не будем тратить много слов на объяснения — достаточно просто посмотреть на LX 570, чтобы стало ясно, как мощь и огромные размеры (почти пять метров в длину и два в ширину) могут сочетаться с изысканностью. Можно долго иронизировать на тему о необходимости внедорожников в городе, но как сложилось, так сложилось. По городу ведь неудобно ездить и на спортивных купе, однако их вид всегда особняком в престижных районах вроде бы никого уже не смущает. Так вот, задачей дизайнеров Lexus было сделать так, чтобы автомашина выглядела уместно и для оперы, и для охоты, как говорил Боб Алан, который в Lexus отвечает за обучение по продукту. И была удобна в любой ситуации. Именно ради этого новый LX сделали более обтекаемым: коэффициент аэродинамического сопротивления 0,35 — очень хороший результат для полноразмерного внедорожника. Отчасти и благодаря этому расход топлива у новой модели стал ниже, чем у предшественника. Дело, в общем-то, обычное у современных автомобилей. Но Lexus добивается того,



что это происходит при увеличении объема двигателя на целый литр и росте мощности более чем на 20%. Не зря японцы вообще и Lexus в частности так гордятся своими высокими технологиями — и LX 570 один из примеров того, насколько эффективными они могут быть. Это к вопросу об уместности внедорожника Lexus в городе: 19 л/100 км в городском цикле — отличный результат для полноразмерного внедорожника. Отчасти и благодаря этому расход топлива у новой модели стал ниже, чем у предшественника. Дело, в общем-то, обычное у современных автомобилей. Но Lexus добивается того,

Все под контролем
Если вы слышали о каких-то новых системах в автомобиле,

но еще не видели, как они работают, загляните к дилеру Lexus. Почти все, что только придумано, на этих автомобилях уже внедрено. Например, Lexus LX 570 отображает на экране не только вид сзади, но также и справа, и спереди. При его размерах это, конечно, уже необходимо — мертвые зоны справа и спереди достаточно велики. А еще эта штука сильно впечатляет пассажиров, так что даже они смогут разделить ваше удовольствие от вождения Lexus. Ведь им не так легко, как водителю, заметить достоинства рулевого механизма с переменным передаточным отношением, хотя они и могут

почувствовать комфорт, который обеспечивает активная гидропневматическая подвеска с адаптивной регулировкой жесткости. Хотя изменения дорожного просвета все же заметнее снаружи, чем из автомобиля. В отличие от активной подвески и рулевого механизма эффективную систему Crawl Control можно встретить и на Toyota Land Cruiser 200 — ведь это как раз элемент не только комфорта, но и проходимости. Эта система контролирует двигатель и тормоза, обеспечивая постоянство скорости движения автомобиля вне зависимости от уклона и качества доро-

ги. С помощью переключателя на консоли водитель может выбрать одну из трех скоростей для движения. При этом нужно отпустить все педали и управлять только рулем. На первый взгляд, не так уж сложно поддерживать скорость постоянной. Но Lexus все же подошел к демонстрации возможностей LX 570 и устроил на калифорнийском ранчо настоящую внедорожную трассу с подъемами и, главное, спусками по разным уклонам. Со стороны они выглядят не так уж и страшно, но из автомобиля картина существенно меняется. Уже после пяти минут езды по серьезному бездорожью начинаешь ценить

Lexus LX 570, характеристики	
Пятидверный универсал, восемь мест	
Двигатель:	бензиновый, V8, 32 клапана
Рабочий объем, куб. см:	5663
Мощность, л. с.:	367 при 5600 об/мин
Крутящий момент, Нм:	530 при 3200 об/мин
Привод постоянный полный, с дифференциалом Torsen	
Трансмиссия автоматическая, 6-ст.	
Длина/ширина/высота, мм:	4990/1970/1920
База, мм:	2850
Дорожный просвет, мм:	225
Снаряженная масса, кг:	2660
Максимальная скорость, км/ч:	220 (ограничено электроникой)
Разгон 0–100 км/ч, с:	7,5
Расход топлива (город/шоссе), л/100 км*:	19,7/13,1
Цена в Москве, руб. (ориентировочно)	около 3 000 000
*Для американской версии; пересчет из миль/галлон	

свободу, которую дает тебе автомашина. Все, что требуется водителю, — это следить за траекторией. К слову, выбрать ее среди разнообразных ям и кочек для трех тонов в формате 5x2x2 м не так-то просто, даже если дорога уже накатана. В итоге первоначально выбранную фиксированную скорость захотелось сменить сначала с пяти на три. А потом и до самой низкой ступени, 1 км/ч. Благо это можно делать прямо в процессе движения.

А вот ABS перестраивать во внедорожный режим не нужно: она автоматически определяет тип поверхности и на рыхлом грунте дает колесам немного заблокироваться — так автомобиль быстрее останавливается.

Производство автомобиля, который контролирует столько параметров и обстоятельств, тоже самым строгим образом контролируется. На новом конвейере в городе Йошвиара в процессе изготовления кузова роботы делают 1300 фотографий, по которым проверяется точность его изготовления и сборки. Даже звук закрывания двери, который должен создавать ощущение надежности и солидности автомобиля, проверяется с помощью специальных датчиков. А вот на заводе двигателей в Тахара за качеством сборки двигателей следят специально подготовленные десять мастеров, и каждый мотор от начала до конца контролируется одним человеком.

Роскошь бытия
Уделив столько внимания технической базе внедорожника, конструкторы не забыли о комфорте, напротив, в этом плане LX 570 мало отличается от престижного седана или лимузина. Разве что в лимузинах не бывает электропривода складывания третьего ряда сидений — потому что у них его просто нет. Зато изысканная кожа, аудиосистемы Reference Surround с 19 динамиками от Mark Levinson или ксенон совсем не редкость на моделях высшего класса. Как и четырехзонный климат-контроль — хотя не каждый дорогой

седан получает 28 точек подачи воздуха. Опять же, просто потому, что не каждый престижный седан имеет три ряда сидений, рассчитанных в сумме на восемь человек. На дисплее на центральной консоли LX 570 выводится информация навигационной системы. Благодаря тому, что карты хранятся на встроенном жестком диске, система работает заметно быстрее, чем если бы ей пришлось использовать DVD или CD-приводы. Ускоряет общение с электронным «штурманом» и сенсорный экран: водителю или пассажиру очень легко обращаться с навигацией.

По выбору отделочных материалов LX 570 также ничем не уступает своим легковым братьям. Кожа semi-aniline сохраняет естественную текстуру и приобретает прочность — именно кожа такой выделки часто используется для престижной мебели. Для деревянных деталей выбрано африканское дерево бубинга, это один из африканских сортов розового дерева, который смотрится совершенно роскошно. В автомобиле собрано все самое лучшее. Хотя одна маленькая опция все же предусмотрена: отличные комплектации Luxury от Premium — в имеющемся 9-дюймовом мониторе для пассажиров задних сидений. Монитор в нерабочем состоянии упирается к потолку, а в рабочем слышится команда от беспроводного пульта управления, к нему можно также заказать беспроводные наушники. Видимо, Lexus — это для тех случаев, когда хозяин автомашины ездит на заднем сиденье, а Premium — для тех владельцев, которые предпочитают управлять машиной сами.

Российская версия почти не отличается от американской: для нашего рынка предусмотрены более «внедорожные» шины 285/60R18 вместо 285/50R20 (большие колеса, однако, можно приобрести у дилеров по желанию) и, разумеется, фары и фонари европейского стандарта. Ожидается, что в России будет продано 2300 Lexus LX 570 — это примерно четверть от планов для Америки (9500).

прямая речь

Как вы выбирали внедорожник?

Борис Надеждин, секретарь федерального политсовета СПС:
— Моей жене нужна была большая машина с высокой посадкой. Дело в том, что когда я покупал жене машину, мы строили дачу, и там, где шло строительство, можно было проехать либо на тракторе, либо на внедорожнике. На тракторе свою жену я как-то не очень себе представлял, да и по городу тоже надо было ездить, поэтому остановился на внедорожнике, на котором и из грязи, и из снега можно выбраться.

Андрей Соколов, актер, режиссер:
— При выборе любой машины главное цена-качество. А при выборе внедорожника я всегда учитываю наши ужасные дорожные условия. Причем, если раньше нельзя было нормально ездить за городом и по местным трассам, то сейчас и по Москве иногда ездить можно только на машинах типа внедорожников. Вообще я очень люблю большие автомобили 4x4, их у меня было достаточно много. Я люблю ездить за город, часто выезжаю на охоту. Но по грязи хорошую машину мотать жалко. На своей машине я с друзьями только до места охоты по асфальту доезжаю, а там уже мы на «уазики» пересаживаемся.

Евгений Кочман, генеральный директор и совладелец компании Nordmarine:
— Принцип отбора прост: что дороже, то и лучше. Вообще внедорожник — это автомобиль для непроходимых дорог, чтобы по лесу или по полю, по пересеченной местности без проблем пробраться. У меня же такой задачи нет. И в этих внедорожниках обычно мало комфорта, они предназначены для другого. Я предпочитаю так называемые паркетники: комфорт для меня имеет большое значение.

Павел Астахов, адвокат, ведущий телепередачи «Час суда»:
— Для меня главное — это простота, комфорт, надежность и проходимость. Цвет и прочие характеристики меня не особо волнуют. Мне важно, чтобы внедорожник был настоящим, а не фикцией. У него должен быть полный привод, чтобы он не буксовал в труднопроходимых местах — по льду, по снегу глубоко. Я люблю ездить на охоту. Вот, к примеру, мне удалось застрелить лоса, а он килограммов 500 весит, значит, у моей машины должен быть большой багажник для этого лоса, а еще лучше, чтобы была лебедка.

Борис Грачевский, художественный руководитель «Ералаша»:
— Главные критерии при выборе внедорожника для меня вполне закономерные: машина должна быть надежной, крепкой, скоростной и обладать высокой проходимостью. Вопрос цены, безусловно, важен. Цвет? Непринципиально, хотя сейчас как раз выбираю машину и хотел бы, чтобы она была бордовая, но в итоге, скорее всего, она окажется серебристой.

Ирина Слуцкая, фигуристка:
— Во-первых, внедорожник для меня это безопасность, во-вторых, тип машины, которому я доверяю уже более пяти лет, в-третьих, при нашем российском климате я выбрала автомобиль 4x4 за его уверенную проходимость. Я очень часто езжу за город и люблю поездить, что называется офф-роад! А высокая посадка и объемный обзор делают мой путь более комфортным и уверенным, что называется при моих «габаритах». В общем, мне нравятся уверенность, надежность, напор и внутренний комфорт!

Лев Лещенко, народный артист России:
— Внедорожник — это самая безопасная машина. А с учетом плохих российских дорог это вообще единственный автомобиль, на котором можно ездить за пределами Москвы. У него четыре ведущих колеса, значит, ни на какой скользкой или заснеженной дороге машина не занесет. Кроме того, внедорожники имеют очень большой салон. Я, как правило, на гастролы езжу только на таких машинах. Там можно удобно расположиться, можно посмотреть телевизор или DVD. А для Москвы внедорожник все же большая машина. Здесь с нашими проблемами на нем подчас и не развернуться.

Автомобиль загадочной и непревзойденной красоты

дизайн

Почему Lexus именно такой, как он есть? Люди, которые его придумали, — они инновационные или нет? Наконец, почему японский автомобильный дизайн завоевал мир? Об этом «Ъ-Авто» поговорил с КЕНГО МАТСУМОТО, генеральным менеджером Lexus Design Division.



и рождает уникальную, ни с чем не сравнимую концепцию. — Назовите «три кита», на которых стоит дизайн автомобилей Lexus? — Основа дизайна Lexus — концепция L-finesse. Эта концепция включает в себя три элемента. Во-первых, «предвосхищение», являющееся продолже-

нием японской традиции безграничной гостеприимности, при которой интересы и желания гостя стоят превыше всего. Использование этого принципа в разработке дизайна позволило создать формы, выходящие за пределы привычных трех измерений, и индивидуальное, уникальное восприятие дизайна каждым из клиентов. Во-вторых, «резкая простота», которая заключается не только в упрощении формы. Отсутствия лишнего элементов позволяет раскрыть чистую красоту, заключенную в конструкции и форме автомобиля. В-третьих, «интригующая элегантность», воплощенная в продуманном сочетании разнородных и противоположных элементов. В результате этого дизайна Lexus поражает интенсивностью и глубиной, формируя в сознании образ загадочной и непревзойденной красоты. Например, «предвосхищение»

отражает следование японской традиции гостеприимства при создании моделей Lexus. Желания и ощущения клиента всегда предусматриваются, предвосхищаются заранее, дизайн постепенно изменяется, представляя по-новому в зависимости от угла зрения, позволяя открыть в нем больше, чем можно увидеть с поверхности взглядом. — Что вдохновляет дизайнеров Lexus? — Вдохновение начинается с применения философии L-finesse в концепции автомобиля, при этом важно с самого начала достигнуть этого ощущения развития и глубины. — Кем разработан дизайн нового Lexus 570? Какое подразделение за него отвечало? — Над этим автомобилем работало подразделение Lexus Design Division, которое возглавляю я. — Все японские автопроизводители так или иначе ис-

пользуют в дизайне своих машин национальные идеи и философии. Как эти идеи воплощены в новом Lexus LX 570? — Понятие «J-фактор» составляет основу и философии дизайна Lexus L-finesse. J-фактор подразумевает не только существующий в Японии образ традиционного дизайна, но и распространенный во всем мире имидж японского дизайна. Что касается модели LX 570, J-фактор определил сочетание двух принципов: «четкая структура» и «элегантные и мягкие линии и поверхности», соответствующие образу истинного внедорожного автомобиля. Более того, J-фактор привнес в дизайн LX 570 концентрацию самой сущности марки Lexus. — Известно, что бренд Lexus создавался изначально для американского рынка. Но сейчас автомобили Lexus востребованы во всем мире,

в том числе и в России. Учитывают ли дизайнеры Lexus вкусы новых потребителей? Есть ли, на их взгляд, какие-то особенности у российских автомобилистов? — Во всех моделях Lexus проследивается стремление к единому мировому стандарту дизайна. Это происходит потому, что состоятельные люди, являющиеся покупателями Lexus, в основном имеют схожие ценности и предпочтения, и ценят незабываемые моменты переживания и спокойствия, а также полученные впечатления. — Автомобили Toyota и Lexus — это автомобили с очень четко просчитанным, выверенным дизайном. Могли бы вы назвать критерии покупательского интереса, на которые ориентируются создатели новых моделей Lexus? — Наша главная цель — предугадать ожидания клиента и предложить ему то, что он

больше всего ценит. Мы также стремимся создавать продукцию, которая усилит и обогатит впечатления клиента, стараясь превзойти его ожидания. — Сегодня в автомобильной моде белый цвет. Но Lexus использует его мало в своих моделях. В чем причина? — На самом деле, это не совсем так. Возможно, белый цвет не очень популярен в России, но, например, флагман модельного ряда Lexus — LS 600h в Европе выпускается в белом цвете. Новинка компании — спортивный седан IS F, премьера которого состоялась в Женеве в этом году, будет представлен на рынках Европы и России и в белом цвете.

Интервью взял Алексей Иванов

ВНЕ ДОРОГ. ВНЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ



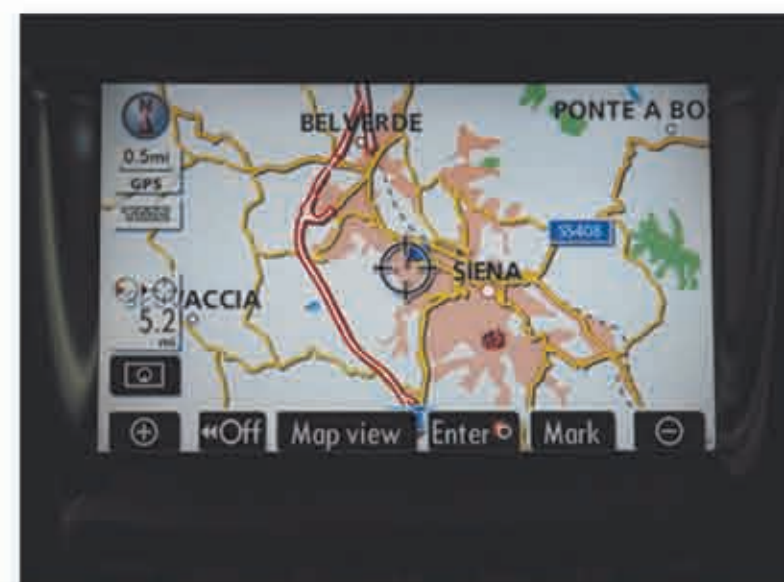
СИСТЕМА ВИДЕОКАМЕР
ПЕРЕДНЕГО
И БОКОВОГО ОБЗОРА



РАЗВЛЕКАТЕЛЬНО-
ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА
ДЛЯ ЗАДНИХ ПассаЖИРОВ



НОВЫЙ 5,7-ЛИТРОВЫЙ
ДВИГАТЕЛЬ V8
МОЩНОСТЬЮ 367 Л.С.



СОВРЕМЕННАЯ СИСТЕМА
СПУТНИКОВОЙ НАВИГАЦИИ



Служба клиентской поддержки Lexus: 8-800-200-38-83

Lexus напоминает вам о необходимости пристегивать ремни безопасности и строго соблюдать правила дорожного движения.
Позаботьтесь о вашей безопасности и безопасности ваших близких. На правах рекламы. Товар сертифицирован

Москва: «Лексус — Каширский», (495) 725-3355, «Лексус — Коломенское», (495) 741-4242, «Лексус — Кунцево Авто», (495) 933-4010, «Лексус — Левобережный»,
Екатеринбург: «Лексус — Екатеринбург», (343) 222-2300, Краснодар: «Лексус — Краснодар», (861) 260-5555, Самара: «Лексус — Самара», (846) 979-6868,



СИСТЕМА ПОМОЩИ ПРИ ЕЗДЕ
ПО БЕЗДОРОЖЬЮ CRAWL CONTROL

РОСКОШНЫЙ ВОСЬМИМЕСТНЫЙ
САЛОН

ПОТРЯСАЮЩЕ
КОМФОРТНОЕ ВОЖДЕНИЕ
НА ЛЮБОЙ ДОРОГЕ



НОВЫЙ LX 570

Пейзаж за окном постоянно меняется, но ваш новый Lexus LX 570 остается верен себе при любых обстоятельствах. Ведь в его арсенале новый 5,7-литровый двигатель V8 мощностью 367 л.с., адаптивная подвеска с электронным управлением, а также самые современные системы безопасности. Являясь необыкновенно динамичным и в то же время исключительно комфортным внедорожником, LX 570 обладает по-настоящему изысканным салоном. Новейшая аудиосистема Mark Levinson® с девятнадцатью динамиками создает невероятное ощущение окутывающего и глубокого звука. Где бы вы ни оказались — на крутых склонах гор или на центральных магистралях города, везде вы будете чувствовать себя одинаково роскошно. Быть вне дорог и вне обстоятельств. Вы можете себе это позволить.



авто

«Выбор резидента»

комфорт

Бессменный ведущий и первый в списке резидентов Comedy Club — **Арташес Саркисян**, более известный как Таш. Помимо прочего, он продюсер, ресторатор и владелец двух высокотехнологичных автомобилей, один из которых — Lexus GS 300.

— Почему вы выбрали именно Lexus GS 300?
— Два года назад я хотел купить себе седан. От аналогичных моделей других производителей, GS отличался идеальным соотношением цены и качества. Lexus обычно предлагает пару комплектаций одной модели. Тогда, по крайней мере, продавали две комплектации GS. У меня — более продвинутая, со звуком Mark Levinson, деревянной отделкой руля. Двигатель трехлитровый, обычный бензиновый. Автомобиль, хотя и заднеприводный, отлично ведет себя на дороге. Но я до сих пор удивляюсь, почему у нас не продают аналогичный полноприводный GS, который выпускают, но в Россию он не завозится.
— Покупая Lexus, вы испытывали чувство, что покупаете статусный автомобиль?
— Нет, просто я знал, что покупаю надежный автомобиль, который, в принципе, не портится и с которым эксплуатационно никаких проблем не должно быть. То есть понятно, что Lexus — это Lexus.
— Что вам в этом автомобиле не хватает?
— У меня есть проблема — я очень долго осваиваю габариты. Особенно если это не квадратный «Гелендаген», который мне понятен, а автомобиль обтекаемой формы. Мне очень трудно справиться с тем, что он представляет собой снаружи.
— То есть парктроник — актуальная вещь?



— Задняя камера — это для меня обязательно. И навигация, конечно — как без нее? Есть огромное количество Сыромятниковских переулков, 742-х проектируемых проездов, названия даже при желании запомнить невозможно, не то что туда доехать.
— А что в вашем автомобиле вам нравится больше всего?
— Комфортность. Он эргономичный — это удобно. Хотя некая «азиатчина» присутствует — вроде деревянных элементов в салоне. Хотя в общем GS красивый и очень быстрый автомобиль.
— Вы любите высокую скорость?
— Да, очень. Мне нравится ехать в режиме 220. И для этого не нужно иметь гоночную машину. Достаточно хорошо проверенного, нового сбалансированного автомобиля.
— Профессия помогает в общении с инспекторами ГИБДД?

— Профессия помогает быть с ними на позитиве. Я не припомню невменяемых людей в погонах. Обычно это состоятельные и спокойные люди. Бизнесмены. А с бизнесменами я говорю на одном языке (улыбается).
— Один из ваших сценических образов — «шофер прошлого века». Вы любите винтажные автомобили?
— Винтажные автомобили — для музея. Это был просто образ. Я думаю, чем новее автомобиль, тем он удобнее. В нем должна быть обязательно хорошая шумоизоляция и хороший звук. Я не понимаю, в чем прикол старой машины. Она едет плохо, ею очень тяжело рулить. В этом есть удовольствие? Я этого удовольствия не понимаю. По мне, автомобиль должен быть продвинутым и напичканным электроникой.



— Вы знаете, что Lexus делает «гибриды»?
— Да, и считаю, будет очень хорошо, если весь мировой автопром перейдет на подобные двигатели. Моя вторая машина (двигатель 4,2) потребляет практически 24 л бензина на 100 км, я езжу «от заправки к заправке», GS потребляет в районе 15 л, что, в принципе, нормально. А если это «гибридка», то, по сути дела, в московских пробках ты вообще не трратишь бензина.
— Вас беспокоит, что в Москве так много автомобилей?
— Меня это напрягает, потому что уже в субботу стоишь в пробках. Раньше метро было довольно удобным средством передвижения, там ездил огромное количество москвичей. А сейчас автомобиль стал настолько доступной вещью, что его в кредит можно приобрести, выплачивая в ме-

сяц долларов триста. В принципе, любой человек, живущий в Москве, может себе позволить автомобиль. Это стало еще не так доступно, как в США, но количество автомобилей с каждым днем растет. Хочется понять, что будет года через три-четыре.
— А когда вы купили свой первый автомобиль?
— Вообще-то, Lexus и есть моя первая машина.
— Недавно получили «права»?
Да нет, в армии еще. Но автомобиля не было. Как-то так получилось: переехал в Москву и так далее. Первый автомобиль, на котором я ездил, это «КамАЗ». У нас в армии был такой интеллигентный юмор. На армейском «КамАЗе» пассажирское сиденье было замкнуто с электричеством. У водителя было два провода, когда он их соединял, то сидящего там человека било током. Это был

такой прикол, когда едешь с кем-то в первый раз и его бьет током постоянно.
— Как вы относитесь к отечественной автопромышленности?
— Я очень хорошо помню дедов ГАЗ-21 — красивая, замечательная автомашина. Но то, что производится сейчас, это страшно и стыдно. Потому что когдамотришь на рядом стоящие Lexus GS 300 и «Ладу Приору», понимаешь, что вот это — они, а это — мы.
— Есть мнение, что на дороге хают только водители иномарок.
— На дороге много хамов и на отечественных автомобилях. Терять-то им нечего. Носятся страшно, на лысой резине, за ними надо дистанцию большую держать, потому что это явно камикадзе. У меня такое даже появляется ощущение, что на российских автомобилях в базовой комплектации нет поворотников. То есть их надо дополнительно заказывать, все поворачивают без них.
Мне, например, непонятно выражение: «Нет абсолютно уважения к дорогой машине». Есть определенная категория людей, уверенных, что если они сидят в автомобиле дороже \$50 000, это значит, все должны расступаться, и он, миленький, должен проезжать везде.
— Приобретение автомобиля меняет человека?
— Самое главное, чего мне не хватало без автомобиля, это «мобильного гардероба». Это не только вопрос шмоток, которые ты возишь с собой. У тебя с собой компьютер и еще куча нужных вещей. И у тебя есть машина, где можно спрятать все. Я сейчас езжу на Lexus, в его багажнике, по моему, трупов только не хватает (смеется).
— У «Комеди клуб» на ТНТ много шуток про автомобили.
— Автомобили — это наша жизнь, мы не представляем себе жизни без них. Спросите любого владельца автомобиля: день, когда автомобиль на ТО, — это трагедия.
У Гарика Мартirosяна была такая шутка. «У меня был автомобиль, я утром встал, поехал, сделал ТО. Потом поехал и купил новую резину. Потом поехал и поменял колеса. Потом поехал на мойку, помыл машину. Не было бы машины — как я успел бы все это сделать?»
Интервью взял Алексей Иванов

В нежных электрических руках

безопасность

Новые системы в первую очередь внедряются на топ-моделях. Потому что топ-модель обязана быть лучшей во всех отношениях — самой комфортной, самой безопасной, самой экономичной. И в этом смысле Lexus действительно может служить примером.

Электронизация охватывает все аспекты нашего взаимодействия с автомобилем, дорогой и даже с оказавшимися рядом автомобилями. Электроника, бывает, ошибается — иначе производители не гордились бы так запуском очередного нового ее поколения. И многие из нас способны управлять автомобилем лучше, чем комплекты из кремния, меди и пластмасс.

Только в отличие от электроники у нас случается плохое настроение или состояние здоровья, мы можем заглянуться на проезжающий автомобиль или проходящую девушку, отвлечься на новость, которую сообщили по радио, или задуматься о работе. Микропроцессоры и датчики всегда ведут себя одинаково и работают неумолимо и постоянно, как законы физики. Если исправны, конечно, но тут нам придет на помощь их автоматическая диагностика, которая начнет мигать лампочкой с буквами ABS, если вдруг что-то случилось с этой системой. Хотя антиблокировочная система тормозов далеко не самая сложная из систем активной безопасности, используемых в автомобиле. Всего-то и дел: отслеживать соответствие скорости вращения каждого из колес скорости поступательного движения автомобиля. Если вдруг колесо стоит, а машина едет, значит, это колесо заблокировалось и скользит. Остается дать команду на притупление тормоза на этом колесе — и мы уже снова катимся, сохраняя контакт всех колес с дорогой и управляемостью. Однако Lexus и здесь нашел возможность для совершенствования. Для внедорожников блокировка колеса иногда бывает полезной. Например, если надо остановиться на рыхлом песке или в снегу, как раз жестко вставшие колеса будут тормозить лучше всего. Поэтому на моделях повышенной проходимости встречается кнопка



отключения ABS. Но в наше время всеобщей автоматизации от этого пережитка можно и нужно отказаться. И вот на новом Lexus LX 570 устанавливается новая антиблокировочная система, которую назвали Multi-terrain ABS. Она сама вычисляет особенности поверхности, по которой движется автомобиль, и может менять свои характеристики. Например, включаться в работу с заметным опозданием, если это поможет остановиться быстрее.
Хотя далеко не все системы требуют автоматизации для улучшения работы. Опять же внедорожной спецификой продиктовано сохранение на Lexus LX 570 классического рычага стояночного тормоза с механическим приводом — в некоторых ситуациях водителю удобнее использовать



«ручник». Хотя на LX 570 в этом особой необходимости нет — практически все нужное при движении по бездорожью проделывает система Crowl Control. Она контролирует обороты двигателя и работу тормозной системы, обеспечивая постоянную скорость движения на выбранном водителем уровне: один, три или пять километров в час. Crowl Control с помощью тормозов не только поддерживает постоянную скорость, но также с помощью тормозов в случае пробуксовки одного из колес обеспечивает создание эффекта блокировки межколесных дифференциалов. При пробуксовке одной из осей на помощь приходит межосевой дифференциал Torgsen, который сам автоматически перераспределяет крутящий момент. Для того чтобы подбо-

рать оптимальный алгоритм работы Crowl Control, инженеры два года работали вместе с опытными водителями на полигонах. Теперь Lexus LX 570, можно сказать, научился самым лучшим приемам движения по бездорожью.
Crowl Control можно активировать только при включении пониженного ряда передач раздаточной коробки — LX 570, действительно по конструкции ничем не уступающий классическим внедорожникам, не лишен и этого их достоинства. При этом активная гидропневматическая подвеска с регулирующей кузова по высоте 4-WHEEL AHC (Active Height Control) автоматически приподнимает кузов на 75 мм для повышения проходимости. Стандартный дорожный просвет у LX 570 тоже вполне внедорожный —

цельных 225 мм, в поднятом положении получается 300 мм. Подвеска также может поднимать или опускать кузов по команде водителя и предлагает несколько положений: для посадки и высадки пассажиров кузов опускается на 50 мм от среднего уровня, а при высоких скоростях для улучшения аэродинамики кузов слегка наклоняется вперед; передняя подвеска опускается на 20 мм, а задняя — на 15.
Другая система, AVS (Adaptive Variable Suspension), отвечает за регулировку жесткости амортизаторов и предлагает выбор из четырех вариантов. Первое положение обеспечивает максимальную мягкость и комфорт. Во втором подвеска автоматически перестраивается в зависимости от условий движения — именно поэтому эта система и полу-



чила название «адаптивная». А третье и четвертое предлагают более жесткие установки для движения по бездорожью или, наоборот, с высокими скоростями. Гидропневматические элементы подвески соединены по диагонали: передний левый с задним правым и, наоборот, через центральный клапан. Это помогает уменьшить как крены, так и продольную раскачку кузова. Новая подвеска снижает крены более чем на 30% и уменьшает клевки при торможении и приседания при разгоне. Для высокого и тяжелого внедорожника это более сложная задача, чем для обычного седана, даже очень большого.
Сейчас иной раз сложно провести границу между различными системами — многие из них используют одни и те же датчики, поскольку им

нужна одна и та же информация, да и действия производит примерно одни и те же, только в разных ситуациях. Скажем, система курсовой устойчивости Vehicle Stability Control (VSC) тоже сравнивает информацию о скоростях вращения каждого из колес с данными о скорости и ускорениях автомобиля. Только ABS предотвращает срыв в скольжение при замедлении, а VSC должна контролировать движение автомобиля в повороте. ABS «отпускает» тормоза на одном или нескольких колесах, а VSC, наоборот, подтормаживает одно или несколько колес. И, конечно, здесь программа более сложна, поскольку нужно предусмотреть большее количество ситуаций.
Отдельно стоит поговорить о двигателе: хотя с ним и взаимодействуют некоторые си-

стемы автомобиля, вроде уже упомянутой Crowl Control или активной противобуксовочной системы A-TRAC (Active Traction Control), он и сам по себе заслуживает уважения и похвалы. Ведь это самый большой из когда-либо использовавшихся двигателей Lexus. В американской версии он еще стал и самым мощным — 381 л. с. (в российской версии — 367). Объемом он всего лишь на литр больше, чем прежний, но при этом развивает мощность в полтора раза больше, а крутящий момент — на 22% выше. При этом 90% от максимума крутящего момента мотор выдает уже при 2200 об/мин. А самое главное, что при этом расход топлива у автомобиля стал даже ниже, чем у предшественника. Система регулировки фаз газораспределения Dual VVT-i (Variable Valve Timing intelligence) управляет и впускными, и выпускными клапанами, оптимизируя процессы сгорания во всех режимах. В этом ей помогает изменяемая геометрия выпускного тракта ACIS (Acoustic Control Induction System), которая позволяет менять длину пути, проходимого воздухом на впуске.
Не меньше внимания уделено и новым технологиям в системах комфорта. Так, передние сиденья оснащены вентиляцией — они не только подгреваются, но и охлаждаются. В систему отопления климат-контроля включен дополнительный керамический нагревательный элемент PTC (Positive Temperature Coefficient). Он нагревается очень быстро и позволяет не дожидаясь полного прогрева двигателя, сразу достичь комфортной температуры в салоне. Трудно переоценить достоинство такого обогревателя в российских условиях.
И, разумеется, LX 570 оснащен множеством развлекательных систем. В России в качестве стандартного оборудования будет предложена аудиосистема Reference Surround от Mark Levinson, одного из самых известных и престижных производителей аудиотехники. Девятнадцать динамиков, чейнджер на шесть DVD, возможность воспроизведения MP3 и WMA файлов сделают поездку легкой и приятной.
Валерий Чусов