

Четверг, 3 ноября 2011
Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» №60



Коммерсантъ

АВТО





249 л.с. АКПП

VOLVO S60 T5

от 1 179 000 руб.*



Реклама.

Титулованный скандинавский спорт-седан Volvo S60 стал еще динамичней с новым мощным двигателем T5. Специально для тех, кому мало просто восторга, мы разработали эту версию с двигателем 2,5 литра с турбонаддувом, мощностью 249 л.с. Внушительный крутящий момент 360 Нм достигается уже в зоне низких оборотов и вкпе с быстродействующей автоматической трансмиссией Geartronic** обеспечивает впечатляющую динамику: 0–100 км/ч за 7,2 секунды! Испытайте его характер!

* Рекомендованная розничная цена. ** Гиартроник.

PRIVILEGE CLUB™

Откройте эксклюзивные привилегии для владельцев Volvo

WWW.VOLVOCARS.RU
8 800 700 00 20

РЕВОЛЮЦИОННАЯ ИСКРА

СЕГОДНЯ МНОГИЕ УВЕРЕНЫ, ЧТО ДНИ КЛАССИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ С ДВИГАТЕЛЯМИ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ СОЧТЕНЫ. НА СМЕНУ ИМ ПРИДУТ НОВЫЕ МОДЕЛИ — УМНЫЕ, ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЕ, СВЕРХЭКОНОМИЧНЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИ БЕЗУПРЕЧНЫЕ. ОДНО ИЗ ГЛАВНЫХ УСЛОВИЙ ПОЯВЛЕНИЯ ЭТИХ АППАРАТОВ БУДУЩЕГО СОСТОИТ В ТОМ, ЧТО В ДВИЖЕНИЕ ОНИ БУДУТ ПРИВОДИТЬСЯ АЛЬТЕРНАТИВНЫМИ СИЛОВЫМИ УСТАНОВКАМИ. САМЫМ ПЕРСПЕКТИВНЫМ ВАРИАНТОМ СЧИТАЕТСЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ДВИГАТЕЛЬ. ТАК СЧИТАЛИ И 100 ЛЕТ НАЗАД. ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ



DIEF MARPEEB

ЧИСТО МЧИТСЯ О наступлении эры электрических автомобилей говорили еще в позапрошлом веке. Именно на электромобиле *La jamais contente* («Всегда недовольная») бельгийский гонщик Камиль Женатци 29 апреля 1899 года впервые преодолел рубеж скорости в 100 км/ч. В 1901 году из 4192 автомобилей, произведенных в США, лишь 936, или 22%, имели бензиновый двигатель. Лидерами были паровые машины, доля которых достигала 40% (1681 штука); доля электромобилей составляла 38%, или 1575 штук. Даже появились электромобиль раньше, чем бензиновый. Самое раннее упоминание о модели тележки с электроприводом датируется 1828 годом, и автором значится венгр Аниош Иштван Йедлик — ученый, член ордена бенедиктинцев и будущий ректор Будапештского университета. В 1897 году в Нью-Йорке повсюду бегали электрические такси. Идеальное применение для электропривода: небольшие пробеги и всегда сравнительно недалеко от зарядной станции. Уже и 100 лет назад батареи гарантировали запас хода более 100 км. Просто они были больше и тяжелее. В 1910 году был предложен вариант решения проблемы зарядки. Машины, производимые подразделением основанной знаменитым Томасом Эдисоном компании General Electric, продавались без батарей, которые владелец должен был получать заряженными у электрической компании и по мере расходования энергии менять на свежие. Сегодня, кстати, подобную концепцию быстрой зарядки разрабатывает Renault (история движется по кругу).

Пиком расцвета электромобилей стал 1912 год. В США было зарегистрировано более 30 тыс. автомобилей с электрическим приводом. Электромобили завоевывали рынок благодаря целому ряду достоинств: их двигатель работал почти бесшумно, не создавал вибраций, и машины были очень просты в управлении. В отличие от автомобилей с двигателем внутреннего сгорания (ДВС), у них не было необходимости в коробке передач. Коэффициент полезного действия электрического привода в принципе существенно выше, чем двигателя внутреннего сгорания. Электромотор преобразует в механическую

энергию почти все подаваемое на него электричество, а даже самые современные бензиновые двигатели извлекают из топлива примерно треть энергии. Да еще часть теряют по пути к колесам из-за неизбежного наличия сложной трансмиссии с коробкой передач. Электромобили считались идеальным транспортным средством для дам. Заглянем к классике: «...ее прогулочный автомобиль — полубожественный ролс-ройс 80 HP, ее черная электрическая каретка, — внутри — стеганого шелка, — с вазочками для цветов и серебряными ручками, — и в особенности выигрыш в казино в Довиле полутора миллионов франков, — вызывали религиозное восхищение в квартале». Жаль, Алексей Толстой не указал марку электромобиля Зои Монроз. Но уже в середине 20-х годов прошлого века электромобили утратили популярность. Автомобилей с ДВС выпускали на порядки больше. Чистые и бесшумные электромобили убило не только усовершенствование и удешевление автомобилей с ДВС. Хотя это тоже было важно: средний электромобиль вдвое дороже среднего автомобиля, а если сравнить его с бестселлером Форда моделью Т, массовой и постоянной дешевой, которую в 1910 году предлагали за \$360, то и втрое-вчетверо. При этом и по скорости электрические машины начинали уступать бензиновым. В те годы от электропривода было трудно добиться скорости более 50 км/ч.

КТО УБИЛ ЭЛЕКТРОКАР? Главным врагом электрических экипажей стал стремительный рост дорожной сети. Как бы ни были хороши батареи, увеличение запаса хода требовало существенного утяжеления машины. Бензин с этой точки зрения оказался гораздо выгоднее. А главное — удобнее. Ведь прокладка дорог обеспечивала освоение огромных территорий, на которых не было практически никакой инфраструктуры. Бензин или солярку можно привезти на том же автомобиле куда угодно и хранить как минимум год без всякого ущерба для качества. А электроэнергия — продукт мгновенного потребления. Даже сегодня система ее распределения, хранения и постав-

ки сложна. Запасать электроэнергию в промышленных масштабах не так-то просто. Недавно Audi разработала целую систему не только добычи электроэнергии на ветровых станциях в Северном море, но и ее аккумуляции в виде синтетического метана, на производство которого идет эта энергия. Газ проще хранить, чем электричество. Да и водород, с которым экспериментируют BMW и Mazda, скорее не просто топливо, а средство хранения и передачи энергии: для его синтеза из воды также используется электричество.

До начала 1990-х годов электромобили оставались на обочине прогресса. Глобальное потепление вновь сделало их популярными. В дело вмешались экологи и законодатели. Производителем первого электромобиля для массового покупателя в новейшей истории считается компания General Motors. В 1997 году она выпустила EV1. Правда, изготовлено их было немного, приобрести EV1 можно было только в лизинг и не во всех штатах. В 1999 году была выпущена вторая партия автомобилей, на которых при экономичном вождении можно было проехать более 200 км. У EV1 было 1117 фанатов! Однако в конце 2002 года GM объявила об изъятии электромобилей из эксплуатации. Все они были отозваны и уничтожены, кроме пары экземпляров, помещенных в музей. Говорят, аккумуляторы начали взрываться, GM беспокоилась за свою репутацию и вообще сочла проект слишком дорогим. В документальном фильме 2006 года «Кто убил электромобиль?» режиссера Криса Пэйна высказано мнение, что это была часть заговора автомобильных и нефтяных компаний, которые не желают отказываться от классического двигателя и инвестировать в новые технологии.

ОТ Ё ДО I И все же электрокары снова в моде. Электромобиль Nissan LEAF стал не просто экспериментом, а массовой моделью на европейском рынке — к октябрю 2011 года выпущено уже 15 тыс. машин — и даже получил два титула «Автомобиль 2011 года» — европейский и мировой, обойдя модели с ДВС. Концерн Volkswagen предлагает свой компактный автомобиль up!, который заду-

БОЛЬШИНСТВО ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ МОЖНО ЗАРЯЖАТЬ ОТ ОБЫЧНОЙ БЫТОВОЙ СЕТИ, НО НА ЭТО УХОДИТ МНОГО ВРЕМЕНИ. ДЛЯ БЫСТРОЙ ЗАРЯДКИ ОТ УСТРОЙСТВ С ТРЕХФАЗНЫМ ТОКОМ ВЫСОКОГО НАПЯЖЕНИЯ НЕОБХОДИМА СЕТЬ СПЕЦИАЛЬНЫХ СТАНЦИЙ

мывался как электрокар. Серийные электромобили становятся все больше похожими на обычные машины и вполне подходят для нормальной повседневной эксплуатации. Venturi Fetish из Монако (поставляется покупателям с 2006 года) и Tesla (продажи с 2008 года) представляют собой родстеры. Компания BMW для своих будущих электрокаров придумала даже суббренд BMWi. На последнем Франкфуртском автосалоне было представлено сразу две модели из нового ряда: серийный BMW i3 появится в 2013 году, BMW i8 — в 2014-м.

Казалось бы, процесс пошел. Но говорить о новой эре электрокаров следовало бы с осторожностью. Проблем у конструкторов электрокаров еще очень много. Одна из них — отсутствие потерь энергии. Даже небольшая разница в теплоотдаче между дизелем и бензиновым двигателем приводит к тому, что тепла от дизеля недостаточно для обогрева салона и на дизельные версии приходится ставить дополнительные нагреватели, топливные или электрические, в которых та же самая машина с бензиновым мотором не нуждается. Электромотор и батареи также греются при работе, но не производят достаточно тепла для отопления салона. На электромобили нужно ставить электрические обогреватели, которые при работе на полную мощность потребляют довольно много энергии.

Конструкторам электромобилей приходится помнить и о других узлах, которые обычно приводятся от ДВС. Особенно сложно это, когда речь идет о конвертации бензинового автомобиля в электрический — в России и других странах есть энтузиасты, которые делают это своими силами. Им приходится вспомнить о том, что в приводе тормозов есть усилитель, работающий за счет вакуума во впускном коллекторе ДВС, и для сохранения его работоспособности придется ставить насос, создающий вакуум. Многие автомобили до сих пор оснащены не электрическим, а гидравлическим усилителем руля, который приводится от ДВС. На электромобиле придется ставить отдельный мотор для его привода или заменять усилитель на электрический. Ну и к тому же придется сохранить обычную стартерную батарею и проводку на 12 В, поскольку практически все электроприборы в автомобиле рассчитаны на такой ток.

Ставший знаменитым «Ё-мобиль» впечатлил потенциальных покупателей не только необычным приводом, но и привязкой некоторых функций к сотовому телефону. Но дело в том, что подобное сочетание не столько дань моде, сколько необходимость. Электромобиль нуждается в более интенсивном контроле, а неизбежная насыщенность его электроникой вынуждает поставлять владельцу разного рода информацию — прежде всего о режиме использования и затратах энергии.

Для питания тяговых электромоторов необходимо более высокое напряжение. Весомое отличие электромобиля от бензинового или дизельного — аккумуляторная батарея. Даже современные аккумуляторы больше и тяжелее топливного бака, так что мало найти для них место — важно, чтобы из-за них еще и не ухудшились управляемость и устойчивость машины. И все же главной остается проблема с зарядкой. Сегодня большинство электромобилей можно заряжать от обычной бытовой сети, просто на это уходит довольно много времени — в среднем около восьми часов. При зарядке от специальных устройств с трехфазным током высокого напряжения зарядка займет 20–30 минут. Но для этого необходимо разворачивать сеть специальных станций, а это немалые деньги. И если посчитать, то вполне может оказаться, что бензин все равно дешевле. ■



ТРЕБУЕТСЯ СБОРКА НОВАЯ AUDI A6 — КАК КОНСТРУКТОР, ИНСТРУКЦИЯ К КОТОРОМУ ПОЗВОЛЯЕТ СОБРАТЬ ДЕСЯТКИ ВАРИАНТОВ МОДЕЛЕЙ ИЗ ОДНОГО НАБОРА ДЕТАЛЕЙ. СПИСОК ОПЦИЙ К НЕЙ СОСТОИТ ИЗ ПОЧТИ ДВУХ СОТЕН ПОЗИЦИЙ. ВПРОЧЕМ, ВСЕ НЕОБХОДИМОЕ ЕСТЬ В БАЗОВОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ. ДАЖЕ НЕДОРОГОЙ ДИЗЕЛЬНЫЙ МОТОР, КОТОРЫЙ БУДЕТ ПРОДАВАТЬСЯ В РОССИИ СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА. АЛЕКСЕЙ ХАРНАС

Расстояние между Берлином и Дюссельдорфом примерно как между Санкт-Петербургом и Москвой. Даже по духу своему эти маршруты в чем-то схожи: из Берлина, так и не ставшего финансовым центром объединенной Германии, но претендующего на статус культурной столицы Европы, дорога ведет в богатый и расчленивший Дюссельдорф, столицу земли Северный Рейн-Вестфалия, жители которой сотнями лет добывали уголь и плавляли сталь, закладывая основу немецкой индустрии.

Утренний выезд из Grand Hyatt Berlin, да еще после вечера в Vox Bar (между прочим, признанного журналом Der Feinschmecker лучшим гостиничным баром страны), сродни попытке выехать в девять часов утра из центра Москвы в Шереметьево. Все же пробки — общая беда всех крупных городов независимо от партийной принадлежности градоначальников. Наконец, миновав длинный участок дорожного ремонта — все же понимают, что для того, чтобы шоссе расширить, его надо сперва на полгода сузить, выезжаем на автобан, ведущий к западной границе Германии.

Автомобиль, за рулем которого предстоит проехать почти семь сотен километров, — новый Audi A6, самая продаваемая в России модель этой марки, идеал машины чиновника и руководителя среднего звена. A6 проходит обновление примерно раз в два-три года. Чаще дело ограничивается косметической «подтяжкой» — фонари чуть более современные или решетка радиатора. Но в этом году Audi начала продажи действительно новой машины. Габариты автомобиля практически не изменились по сравнению с предыдущей версией. Разве что она стала чуть длиннее, а передний свес уменьшился на 8 см. При общей длине кузова почти 5 м, бьюсь об заклад, что

если бы вы не прочли здесь эти цифры, никогда бы не заметили изменения габаритов, осматривая машину.

Основные изменения коснулись, конечно, того, что спрятано под капотом, и прежде всего моторов. Audi традиционно заставляет покупателей испытывать нечеловеческие страдания, выбирая комплектацию — слишком много вариантов двигателей, КПП, не говоря уж о полном и переднем приводе. Получается не машина, а эталонный конструктор Lego: берем трехлитровый дизель, сажаем его на платформу с приводом quattro... Нет, quattro слишком дорого, возьмем передний привод, а на сэкономленное закажем систему автоматической парковки и доводчик дверей и светодиодные фары... С другой стороны, зачем нужен этот доводчик, руки-то еще сильные — лучше на эти деньги взять солнцезащитную шторку для заднего стекла: она чуть меньше доводчика стоит.

В общем, прочтя список опций, предлагаемых для A6, нельзя не задать вопрос: а что же, собственно, предлагается в базовой комплектации, если даже круиз-контроль продается отдельно и стоит почти 15 тыс. рублей? На самом деле, автомобиль, даже проданный по минимальной цене, «голым» назвать никак нельзя. В комплект входят даже электромеханический стояночный тормоз, система MMI с

цветным дисплеем, ксеноновые фары (они, правда, не входят в комплект машины с двухлитровым бензиновым двигателем). У машин с трехлитровыми моторами складывается спинка заднего сиденья, владельцы более дешевых моделей могут заказать эту опцию за 17 тыс. рублей.

Впрочем, основным ценообразующим фактором по-прежнему является мотор и тип трансмиссии. A6 производится с пятью типами моторов мощностью от 177 до 300 л. с. Компания обещает представить в следующем году вариант с гибридным двигателем мощностью 245 л. с. Ждать 2012 года придется и российским покупателям, которые хотят купить самый бюджетный автомобиль — со 177-сильным дизелем. Этот мотор пока тестируют на пригодность к использованию отечественного топлива.

Поэтому, оставив дизель на будущее, постараемся освоить немецкие дороги на автомобиле с бензиновым мотором 2,8TFSI, попутно разрушая легенду о том, что на немецких автобанах можно ездить с любой скоростью, которую способна выжать из себя машина. На самом деле, участки, свободные от ограничений, еще надо поискать — на всем пути между двумя городами их набралось не более пяти-шести, а длина каждого не превышала 5 км. За их пределами скорость не должна превышать 120 км/ч или еще меньше — в зависимости от установленного знака.

Если в городе автомобиль прошел тест на верткость, удачно вписываясь в повороты между законно и незаконно припаркованными машинами, то на шоссе можно протестировать все разнообразную электронную начинку, которая призвана стать вторым пилотом, штурманом и бортиинженером в одном лице, точнее, компьютерном чипе.

Надо сказать, что различных сервисных систем в этот автомобиль при наличии подходящего бюджета можно поставить как в ракету-носитель «Союз». Система удержания в полосе и чтения дорожных знаков использует результаты обработки сигнала с впередсмотрящей камеры. Камера безошибочно читала дорожные знаки, сигнализируя о них соответствующим знаком на приборной доске. Она распознавала даже временные знаки, стоящие на земле, на которые я бы не обратил внимания. За полчаса внимательного наблюдения за работой системы ни одной ошибки, ни одного пропущенного знака.

Контроль за траекторией тоже оказался на высоте: отпускаем руль в плавном повороте, и, как только передние колеса приближаются к линии разметки, электромеханический усилитель с ощутимым усилием доворачивает «баранку» и выравнивает машину. Тот же эффект и при попытке переехать прерывистую разметку. Алгоритм работы прост: система работает на скорости более 60 км/ч и не включается, если водитель сам повернул руль и направил машину на разметку.

Путь до дюссельдорфского Hyatt Regency занял чуть более четырех с половиной часов с перерывом на одну заправку. Средний расход топлива у машины с таким двигателем — около 8,5 л на 100 км — это очень хороший показатель, почти как у дизельного автомобиля.

В A6 нет встроенного массажера ягодиц и прочих средств, якобы снижающих утомляемость. Она не роскошна, а функциональна. Набор опций — намек покупателю на то, что деньги надо тратить только на необходимые вещи. Если он считает декоративные накладки из корабельного дуба необходимыми для безопасной езды — пожалуйста, они ваши за 53 тыс. рублей. Функциональность не дает расслабиться за рулем, забыв, кто, собственно, управляет машиной. В конце концов, управлять — это то, что должны уметь делать по роду службы большинство покупателей этого автомобиля. ■



AUDI A6

| | | |
|---|------------|--|
| Модификация | 2,8 TFSI | 2,0 TDI |
| Тип двигателя и топлива | бензин, V6 | дизель, DOHC 4 |
| Максимальная мощность двигателя (л. с.) | 204 | 177 |
| Максимальная скорость (км/ч) | 240 | 228 |
| Ускорение 0–100 км/ч (сек.) | 7,7 | 8,7 |
| Цена базовой модели в Москве (моноприводная модель; руб.) | 1 850 000 | не определена, продажи в России начнутся в 2012 году |

НАЗАД В БУДУЩЕЕ

ЭТОТ ПРОЕКТ СЧИТАЛСЯ СЛИШКОМ СМЕЛЫМ, ЧТОБЫ БЫТЬ ПРАВДОЙ. И ВСЕ-ТАКИ ГИБРИДНЫЙ СУПЕРКАР JAGUAR C-X75 БЫЛ ЗАПУЩЕН В СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО. РУСЛАН АРТЕМОВ



Директор по дизайну Jaguar Ян Каллум — одна из ключевых фигур в создании суперкара C-X75, который в виде концептуальной разработки впервые был представлен на Парижском автосалоне 2010 года. Модель вызвала небывалый интерес прежде всего своим внешним видом. Многие эксперты оценили работу дизайнера как нечто максимально близкое к произведению искусства. И не случайно автомобиль стал обладателем премии Louis Vuitton Classic Concept Award.

Дизайнерские находки в Jaguar C-X75 во многом были обусловлены и полностью соответствовали инженерным решениям. Так, одной из главных задач при создании суперкара, способного развивать скорость свыше 300 км/ч, стало обеспечение достаточной прижимной силы. Уродовать автомобиль лишними спойлерами и антикрылом дизайнеры не хотели. Вместо этого они использовали специальный тоннель от компании Venturi, расположив его под днищем автомобиля. На лучшее сцепление колес с дорогой работают также задний диффузор из углеволокна, направляющий поток воздуха под днище, и специальные лопасти, установленные в выпускных коллекторах, которые изменяют направление потока отработанных газов. Аэродинамические характеристики автомобиля удалось улучшить и за счет оригинальных решеток радиатора и охлаждения тормозных механизмов. В заднем стабилизаторе дизайнеры установили видекамеры, которые заменили боковые зеркала. Вместо привычных дверных ручек — датчики системы JaguarSense, благодаря которой двери открывались и, скользя, поднимались наружу и вверх. В интерьере тоже было много необычного. Например, кресла водителя и пассажира были неподвижны. Вместо сидений регулировался ход рулевой колонки, передней панели и узла педалей. В основании кресел между водителем и пассажиром располагался похожий на рычаг катапульти в самолете алюминиевый рычаг для открывания дверей. Снару-

жи кузова дизайнеры раскинули гирлянду голубых огней, обозначающих его контур, а внутри установили электролюминесцентное освещение, тускнеющее после того, как водитель устроится за рулем.

В начале этого года Jaguar объявил о намерении выпустить 250 серийных образцов C-X75. Восторг сменился опасениями, что серийный спорткар многое потеряет из того, что и принесло ему славу. Причина опасений в том, что в концепте была заявлена совершенно футуристическая техническая начинка. В проекте концепта основу силовой установки составляли две газовые микротурбины от компании Bladon Jets, по сути являвшиеся парой небольших реактивных двигателей. Имея меньше движущихся частей, турбины не нуждаются в смазке или жидкостном охлаждении, что позволяет значительно снизить массу конструкции. Они могут работать на различном топливе, включая дизельное, биотопливо, сжатый природный газ и сжиженный нефтяной газ. Крохотные турбины, каждая из которых не больше коробки из-под обуви и весом всего 35 кг, должны были служить источником энергии для аккумуляторов и электромоторов. Изначально предполагалось, что непосредственно ход спорткару должны обеспечивать четыре электродвигателя (мощностью по 195 л. с.), установленных на каждом колесе и обеспечивающих крутящий момент в 1600 Нм. Питаемые энергией турбин, электромоторы должны были разгонять суперкар до скорости 330 км/ч. Предполагалось, что спорткар сможет ездить и только на электрической энергии вообще с нулевым выбросом вредных газов. Заряда литиево-ионных батарей должно было хватить на 109 км.

В серийном суперкаре турбины заменит форсированный бензиновый двигатель нового поколения. Вместо четырех электродвигателей будет два — по одному на каждую ось. Однако, производитель обещает, что серийный C-X75 будет иметь динамические характеристики, намного превосходящие характеристики самых скоростных автомобилей, и в то же время отличаться низким расходом топлива и низкими показателями выбросов CO₂. Инженеры компании разрабатывают систему, позволяющую водителю C-X75 выбирать один из трех режимов езды: только электрический, гибридный и высокоскоростной, при котором силовая установка раскрывает свой максимальный потенциал. Обещано, что отметку в 100 км/ч C-X75 будет преодолевать менее чем за 3 сек., 160 км/ч — менее чем за 6 сек., а его максимальная скорость превысит 320 км/ч. На электрической тяге автомобиль будет способен преодолеть 50 км. Сделать сказку былью Jaguar поможет гоночная «кошюшня» Williams F1. ■

JAGUAR C-X75

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Двигатель (тип) | гибридный |
| Максимальная мощность | 780 л. с./580 кВт |
| Максимальный крутящий момент | 1600 Нм |
| Удельная мощность | 445 л. с./т |
| Максимальная скорость | 330 км/ч |
| Разгон 0–100 км/ч | 3,4 сек. |
| Разгон 0–160 км/ч | 5,5 сек. |
| Запас хода на электроэнергии | 110 км |
| Расширенный запас хода | 900 км |
| Выброс CO ₂ | 28 г/км |

Все технические характеристики даны для концептуальной модели.

СТИЛЬ

От Хабаровска до Москвы – воспользуйтесь прямым доступом России к 1 000 000 единиц подержанного и аварийного транспорта!



Вас приветствует простое и быстрое средство поиска подержанного и аварийного транспорта в Интернете! За прошедшие 30 лет мы помогли людям из более чем 100 стран выгодно приобрести машины, лодки, мотоциклы и кемперы. А то, что в прошлом году было продано свыше 1 000 000 транспортных средств, позволяет быть уверенным: что бы вы ни искали – вы найдете это у нас!

Найдите свое средство передвижения прямо сейчас!

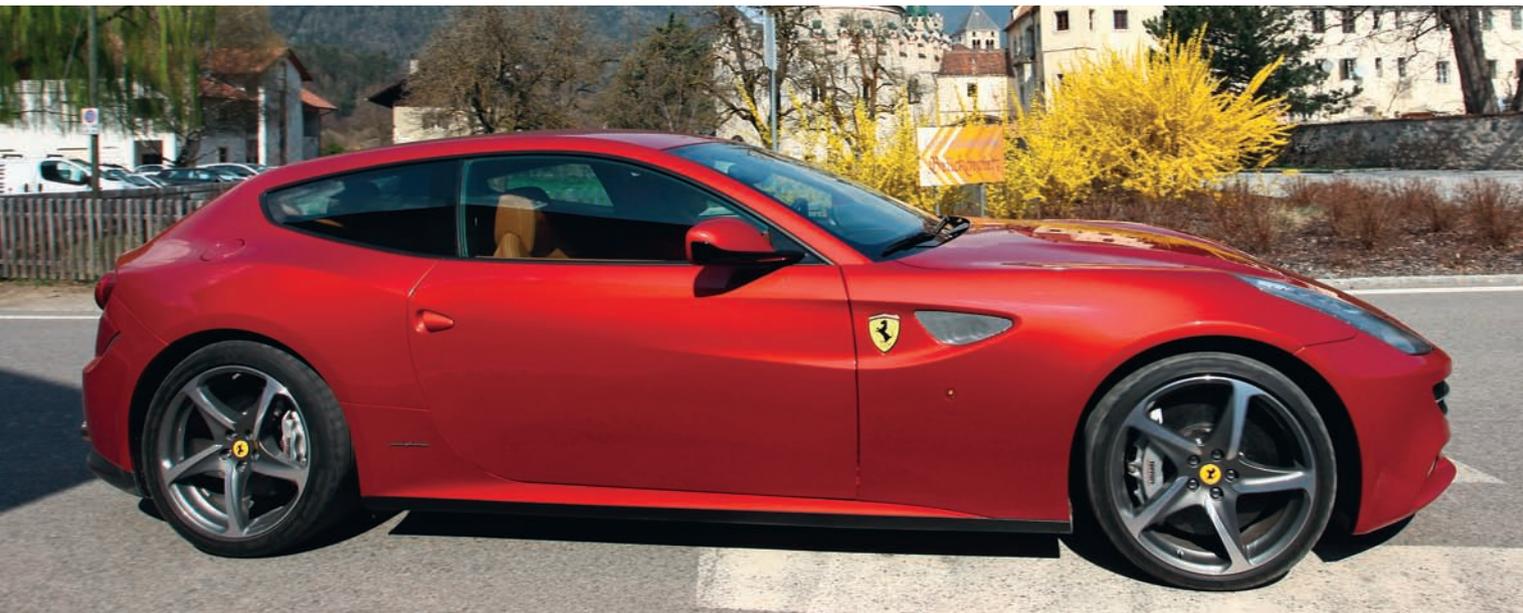
Посетите сайт www.copart.com/russia



Copart

FERRARI НА ВСЯКИЙ СЛУЧАЙ

ПОЧТИ СРАЗУ ЖЕ ПОСЛЕ МИРОВОЙ ПРЕМЬЕРЫ FERRARI FF, КОТОРАЯ СОСТОЯЛАСЬ В ЭТОМ ГОДУ НА МОТОРШОУ В ЖЕНЕВЕ, ФАНАТЫ МАРКИ СТАЛИ РАСШИФРОВЫВАТЬ НАЗВАНИЕ ЭТОЙ МОДЕЛИ КАК FOREVER FIRST — «ПЕРВАЯ НАВСЕГДА». ЗА ЭТИМ ПРОЯВЛЕНИЕМ ЭМОЦИЙ СКРЫВАЕТСЯ И ОБЪЕКТИВНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ: НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ FERRARI FF ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ПЕРВЫЙ ВО МНОГИХ СМЫСЛАХ. ХАСАН ГАНИЕВ



пробивая двигатель на «слабо», он не задохнется. Подать ему и роботизированная коробка F1 с двумя сцеплениями, которая так быстро способна менять передачи, что... это не поддается расчету. Умея быстро разогнаться, Ferrari FF умеет и быстро тормозить. Нажав на педаль тормоза, можно быть уверенным, что летящий со скоростью 100 км/ч FF полностью остановится ровно через 35 м. Вообще, как только водитель снимает ногу с педали газа, умная электроника тут же (на всякий пожарный) поджимает тормозные колодки поближе к дискам. Это заметно сокращает потери времени при торможении и, соответственно, риск столкновений. Колодки углекерамических тормозов Brembo сделаны из какого-то чудесного нового материала. Они служат в семь-восемь раз дольше, чем прежние. Это значит, что они почти «вечные».

«В FF чувствуешь себя как в кресле у камина с той лишь разницей, что кресло у камина не способно разогнаться до 335 км/ч» — в этом красивом утверждении из информационного релиза Ferrari нет большой натяжки. FF — самый комфортный автомобиль марки. Это автомобиль, на котором можно поехать наперегонки с ветром, а можно отправиться в путешествие. В 450-литровом багажном отсеке FF умещаются четыре стандартных чемодана на колесиках, две сумки для гольфа или две детские коляски. Опустив центральную часть задней спинки, можно пристроить еще и пару лыж. Задние сиденья FF складываются и по отдельности, и вместе, при этом полезный объем возрастает до 800 л, позволяя вместить в автомобиль оборудование для дайвинга и даже серфинга.

В отделке салона используются материалы самого высокого качества: металлические детали и карбоновые пластины придают оформлению интерьера современный технический дух, в то время как алькантара или полуанилиновая кожа (однотонная или двухцветная, с контрастной строчкой или строчкой под цвет) свидетельствуют о традициях роскоши. Программа персонализации Ferrari гарантирует неповторимость каждого экземпляра FF. Владелец может оформить по своему вкусу переднюю панель, заказав аналоговые или цифровые приборы, заказать передовую 16-канальную аудиосистему мощностью 1280 Вт с усилителем QuantumLogic Surround Sound, установить для переднего пассажира так называемый эмоциональный дисплей, который позволит спутнику чувствовать себя в «игре» и на который в постоянном режиме выводятся данные о скорости автомобиля, оборотах двигателя, цифра выбранной передачи, время и километраж поездки, средняя и максимальная скорость, а также настройки автомобиля. Для задних пассажиров предназначается мультимедийная система с индивидуальными мониторами и беспроводными наушниками. Владелец предлагается также выбрать дизайн колесных дисков, форму решетки радиатора и боковых зеркал и даже цвет тормозных суппортов. Помимо 16 стандартных цветов кузова для FF предлагаются 10 цветов из палитры 1950–1960-х годов, 12 нестандартных оттенков, 3 трехцветных, 2 матовых и 6 специфических цветов: красный Rosso Maranello, серый Grigio Abu Dhabi, голубой Blu America, зеленый Verde British Racing, серый металл Grigio Ferro Met и белый Bianco Italia. ■

Мировая премьера Ferrari FF состоялась в этом году на моторшоу в Женеве. Определения «первый» и «самый», которые так часто относят к марке в целом, в отношении Ferrari FF использовались особенно обильно. К стенду в Женеве, где был выставлен автомобиль, публика стояла в очередях часами. Действительно, такого Ferrari мир еще не видел. FF — первый «Феррари» на четырех колесах». Самый вместительный. Первый «Феррари» для четверых». Самый мощный в классе GT. Первый трехдверный. Самый быстрый в классе GT. Первый вседорожный Ferrari, способный лихо мчаться по ямам, пескам и сугробам. Самый комфортный и роскошный Ferrari. Первый Ferrari не для выездов по праздникам раз в год, а Ferrari на каждый день. Самый желанный автомобиль года.

По словам президента Ferrari Луки ди Монтезелмо, в 2011-м с конвейера сойдет 800 полноприводных автомобилей FF и все они уже раскуплены. Если верить итальянским журналистам, 80 экземпляров FF фабрике в Маранелло заказал один из арабских шейхов. Некоторые автолюбители готовы даже переплатить. И шанс заполучить автомобиль у них появляется. В преддверии рождественского сезона сеть американских магазинов Neiman Marcus внесла в свой каталог подарков Christmas Book версию FF в цвете Grigio Caldo по цене от \$395 тыс. В стоимость включен курс зимнего вождения Ferrari Winter Driving Experience на горнолыжном курорте в Аспене, Колорадо.

Российская квота на Ferrari FF в этом году всего четыре автомобиля. Что может показаться странным и обидным: из всего модельного ряда Ferrari этот автомобиль — самый подходящий для наших условий. Недаром в одном из промороликов новый FF лихо сбрасывают с вертолета на снежную целину, которую он начинает смело утюжить колесами. Между тем схожее испытание, только с десантированием Ferrari FF в пески и удалым преодолением барханов, было проведено на Аравийском полуострове.

Фирменная система полного привода 4RM, над которой компания работала целых семь лет — с 2004 года, оригинальна и гениальна одновременно. Как сказал один из инженеров Ferrari: «Сперва мы планировали сделать такой механизм, который просто позволил бы нашим клиентам добираться до своего шале. Но потом мы обнаружили, на какие трюки эта система способна». Момент на задние колеса FF передается от двигателя через ведущий вал. На передние — через коробку отбора мощности (Power Transfer Unit) весом 35 кг и длиной 170 см. Умная система 4RM, в которую интегрирована и система стабилизации ESC, и позаимствованный из F1 трэкшн-контроль нового

поколения, и электронный дифференциал, направляет крутящий момент на переднюю ось только тогда, когда это абсолютно необходимо. То есть когда задние колеса не справляются с дорогой и начинают пробуксовывать. Получается, на хорошем покрытии под водителем заднеприводный спорткар, на плохом — полноприводный аппарат, который, кстати, можно приподнять на 40 мм и благодаря этому на скорости до 30 км/ч без вреда для кузова и подвески преодолеть умеренно пересеченную местность или справиться с небольшим бордюром. Разработка Ferrari на 50% легче обычных систем 4WD, при этом она позволяет реализовать отличную развесовку на машине (47:53 в пользу задней оси). Водитель в принципе может посмотреть, как меняется распределение крутящего момента по осям и колесам. Дисплей лишь немного отвлекает водителя от удовольствия вождения автомобиля. На руль, который делает всего пару оборотов от упора до упора, как в настоящем болиде, вынесены почти все кнопки управления: стеклоочистителей и сигналов поворота, стартера, жесткости амортизаторов, переключения дальнего света. Под рулем — лепестки ручного выбора передач. Еще несколько важных функциональных клавиш, включая клавиши лонч-контроля, заднего хода и автоматического режима, вынесены на центральный тоннель. Один из важных селекторов, расположенных на руле автомобиля, — селектор Magnettino, меняющий алгоритмы работы подвески, коробки передач и системы стабилизации и, стало быть, меняющий характер автомобиля. Magnettino можно повернуть на одно из пяти делений:

FERRARI FF

| | |
|---|---|
| Двигатель (тип) | V12 |
| Объем двигателя (куб. см) | 6262 |
| Максимальная мощность (л. с. при об/мин.) | 660 при 8000 |
| Макс. крутящий момент (Нм при об/мин.) | 683 при 6000 |
| Трансмиссия | 7-ступенчатая, роботизированная, с двойным сцеплением |
| Максимальная скорость (км/ч) | 335 |
| Разгон 0–100 км/ч (сек.) | 3,7 |
| Разгон 0–200 км/ч (сек.) | 11,0 |
| Расход топлива (смешанный цикл; л/100 км) | 15,4 |
| Длина/ширина/высота (мм) | 4907/1953/1379 |
| Цена в России (руб.) | 16 000 000 |



Comfort, что гарантирует максимум управляемости на дорогах с хорошим сцеплением; Sport, для таких же дорог, но с большей ответственностью водителя; ESC Off, с отключением системы курсовой устойчивости и трэкшн-контроля; Wet и Snow, что предполагает особый настрой электроники для пущей безопасности на скользкой и снежной поверхности. Если водитель хочет полной безопасности, то Magnettino нужно устанавливать строго по «инструкции». Если же водитель хочет пошалить, то он может сдвинуть селектор «по фазе». Например, задав режим Wet на снежной дороге, он соглашается на работу электроники с определенными «запозданием», что дает, с одной стороны, дополнительный риск, а с другой — дополнительный кайф. Работа Magnettino отображается на одном из мониторов приборной панели. Сюда выводятся показания работы основных систем — F1-Трас (трэкшн-контроль), E-Diff (задний дифференциал с электронноуправляемой блокировкой), 4WD (привод на передние колеса), ESC (система стабилизации), F1-DC (коробка передач), SCM (амортизаторы). Цвет, в который окрашены шкалы этих систем, говорит о степени экстремальности езды. Красный — цвет крайней агрессивности водителя.

Динамические способности FF полностью соответствуют знаменитой итальянской марке. Разгон с нуля до 100 км/ч у него занимает 3,7 сек., а до 200 км/ч — 11 сек. Максимальная скорость автомобиля — 335 км/ч. Никаких искусственных ограничений для ее достижения нет, кроме здравого смысла и воли, которые держат драйверский азарт под уздой. 6,3-литровый атмосферный двигатель V12 неимоверно эластичен. Максимальный крутящий момент (683 Нм) он выдает на 6 тыс. об/мин. Но 500 Нм держит с 1 тыс. до 8 тыс. об/мин., фактически во всем диапазоне. Запас мощи FF кажется неисчерпаемым, и сколько ни

ГОРЯЧИЙ АСФАЛЬТ

ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА НАЗАД КОМПАНИЯ BMW ПРЕДСТАВИЛА АВТОМОБИЛЬ, КОТОРЫЙ БЫЛ МОЩНЕЕ, БЫСТРЕЕ И КРАСИВЕЕ СВОИХ СОБРАТЬЕВ. ТАКИЕ ОБРАЗЦЫ СТАЛИ ПОМЕЧАТЬ ЛИТЕРОЙ M. В НАШИ ДНИ СКОРОСТНЫЕ АВТОМОБИЛИ BMW СЕРИИ M, ПО СУТИ, ПРЕДСТАВЛЯЮТ СОБОЙ ОТДЕЛЬНЫЙ КЛАСС. АЛЕКСАНДР СТАВРОВ

Первый BMW M5 был представлен в 1985 году как «новый, уникальный автомобиль на базе прекрасно зарекомендовавшего себя BMW 5-й серии». При максимальной скорости 245 км/ч BMW M5 был самым быстрым седаном своего времени и по другим своим характеристикам тоже не знал конкуренции. Подразделение BMW Motorsport GmbH, таким образом, дало жизнь новому сегменту автомобилей. Коммерческий успех — за три года было продано 2,2 тыс. изготовленных вручную экземпляров BMW M5 — дал импульс к дальнейшему совершенствованию модели. M5 второго поколения с 3,8-литровым двигателем, адаптивной подвеской с электроннорегулируемыми амортизаторами и шестиступенчатой «механикой» уже приходилось сдерживать электроникой. Следующий BMW с пятилитровым двигателем V8 показывал не только рекорды скорости (с нуля до 100 км/ч за 5,3 сек.), но и рекорды продаж. До 2003 года в мире было продано более 20 тыс. этих автомобилей. Предпоследний образец M5 имел под капотом заимствованный из F1 507-сильный агрегат V10, два раза подряд получивший премию Engine of the Year Award. Секвентальная коробка передач M Drivelogic с семью передачами и функцией гоночного старта обеспечила этому M5 выдающиеся динамические характеристики. Тестовые заезды автомобилей серии M почти с самого начала стали проводиться на автодроме Нюрбургринг.

Новый BMW M5, создается впечатление, гоночные треки и вовсе не покидает. Спорткар успел поучаствовать на Фестивале скорости в Гудвуде. На гоночном уикенде в Зальцбургринг, где на нем дали покататься избранным членам водительской академии M Driving Experience. На 24-часовых гонках Нюрбургринга, где в одном из заездов новый M5 прошел «Северную петлю» за 7 мин. 55 сек., повторив «время Ferrari F430». Способности нового M5 соответствуют самому высокому гоночному уровню. Своими динамическими качествами BMW M5 обязан высокооборотистому двигателю V8 с TwinPower Turbo. Это самый мощный образец за всю историю M-серии. Максимум мощности в 560 л. с. 4,4-литровый двигатель достигает при 6000–7000 об/мин., а максимальный крутящий момент 680 Нм выдает в диапазоне 1500–5750 об/мин. Максимальная частота вращения — 7200 об/мин. Получается, что «гоночный» диапазон у него почти в три раза больше, чем у предыдущего двигателя. С помощью кнопки на центральной консоли водитель может варьировать мощностную характеристику двигателя. На выбор предлагаются режимы Efficient, Sport и Sport Plus. С помощью других кнопок мож-



BMW M5

Двигатель (тип)

V8, бензиновый с двойным турбонагнетателем
4395

Объем двигателя (куб. см)

680 при 6000–7000

Максимальная мощность (л. с. при об/мин.)

680 при 1500–5750

Макс. крутящий момент (Нм при об/мин.)

Трансмиссия

7-ступенчатая, автоматическая, с двумя сцеплениями

Максимальная скорость (км/ч)

305

Разгон до 100 км/ч (сек.)

4,4

Расход топлива (смешанный цикл; л на 100 км)

9,9

Длина/ширина/высота (мм)

4910/1892/1451

Цена в России (руб.)

4 500 000

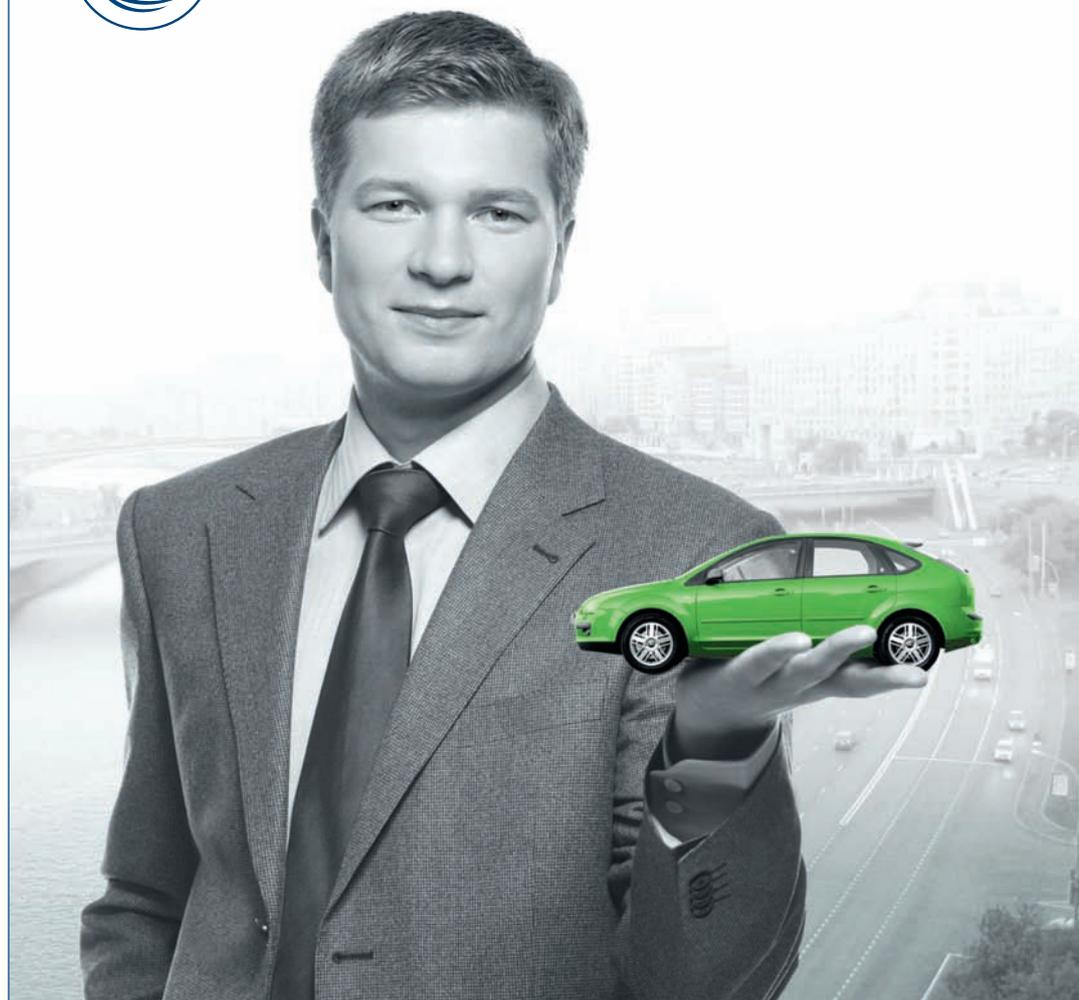
но поменять скорость переключения передач, остроту руля и жесткость амортизаторов. Коробка передач M Drivelogic с двумя сцеплениями точно адаптирована к мощностной характеристике двигателя V8. Как в автоматизированном режиме работы (режим D), так и в ручном режиме (режим S) она меняет передачи практически мгновенно. Для максимальной динамики может использоваться функция автоматического разгона Launch Control.

Будучи ярким образцом гоночного класса, новый BMW M отличается завидным расходом топлива (он на 30% меньше, чем у прежней модели) и весьма низким выбросом вредных

веществ. Автомобиль серийно оснащается системой рекуперации энергии торможения, а также функцией автоматического выключения и перезапуска двигателя Auto Start Stop. Для городских пробок инженеры BMW снабдили M5 специальной системой помощи Low Speed Assistance, которая удерживает водителя и двигатель от помешательства и вылета агрессии. В базовую комплектацию автомобиля входят спортивные сиденья в M-стиле, расширенный пакет отделки салона кожей Merino с тонким тиснением, накладки на пороги с надписью «M5», алюминиевые декоративные планки в исполнении Aluminium Trase и обивка потолка антрацитового цвета, а также система управления iDrive с увеличенным контрольным дисплеем 10,2 дюйма. Комфорт в салоне обеспечивают четырехзонный климат-контроль, обогрев сидений и электрорегулировка сидений, включая функцию памяти настроек для водителя, радиоприемник BMW Professional с CD-приводом, входом AUX-In и шестью динамиками. В качестве опции предлагается почти все доступное для седана BMW 5-й серии дополнительное оборудование. Например, в помощь водителю предлагается проектор на лобовое стекло, который показывает скорость передвижения и знаки ограничения этой скорости, данные тахометра, выбранную передачу и подсказки для переключения передач. Благодаря опции Apps (Приложения) владельцы Apple iPhone и других смартфонов всегда остаются в онлайн на борту BMW M5. Они могут принимать станции веб-радио и отображать записи в Facebook и Twitter на бортовом мониторе спорткара. Для кузова нового BMW M5 на выбор предлагается восемь цветов. В том числе эксклюзивные гоночные варианты «Синий Монте-Карло металлик», «Сильверстоун металлик» и «Серый Сингапур металлик». ■



ГАЗПРОМБАНК



АВТОКРЕДИТОВАНИЕ

Газпромбанк – участник Государственной Программы субсидирования кредитов на приобретение транспортных средств

**В МАСШТАБАХ СТРАНЫ,
В ИНТЕРЕСАХ КАЖДОГО**

**8-495-913-74-74,
8-800-100-07-01**

www.gazprombank.ru

ГПБ (ОАО). Генеральная лицензия ЦБ РФ №354. Реклама



Новый Audi Q3. Определяет облик города

Audi Q3 меняет облик города. Сочетание передового дизайна, яркого характера и последних инноваций позволяет городскому компактному кроссоверу нового поколения отвечать самым смелым ожиданиям.

www.audi.ru

Горячая линия Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333



B



НЕЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

СИДЯ ЗА РУЛЕМ ТРЕТЬЕГО ПО СЧЕТУ ПОКОЛЕНИЯ ВНЕДОРОЖНИКА MERCEDES-BENZ ML, НЕ СОВСЕМ ПОНИМАЕШЬ, ЗАЧЕМ ЭТОЙ МАШИНЕ ВОООЩЕ НУЖЕН ЧЕЛОВЕК ЗА РУЛЕМ. НОВЫЙ ML С ПОМОЩЬЮ ЭЛЕКТРОНИКИ САМ ПАРКУЕТСЯ, ПРЕСЕКАЕТ ОШИБКИ ВОДИТЕЛЯ, ЧИТАЕТ ЗНАКИ НА ОБОЧИНАХ, ЭКОНОМИТ БЕНЗИН НА СВЕТОФОРАХ И УМЕЕТ ЗАХОДИТЬ В FACEBOOK. НЕ РОВЕН ЧАС ПОЛУЧИШЬ ОТ НЕГО ЗАПРОС НА «ДОБАВЛЕНИЕ В ДРУЗЬЯ».

ИЛЬЯ ФРОЛОВ



Впрочем, до дружбы еще далеко. Если в Европе продажи нового ML стартуют с начала месяца, в России его придется ждать до весны или остановить выбор на машине прошлого поколения, цены на которые обещают становиться привлекательнее. Экстерьер обоих поколений выдержан в едином ключе: подтянутый, спортивный, с характерной стойкой кузова и треугольным окошком багажника. Но у новой машины совершенно другие задние фонари в стиле E-класса и увеличившаяся в размерах радиаторная решетка. Габариты практически не изменились, длина увеличилась всего на 1,5 см, но кардинально улучшилась аэродинамика. Для этого использован целый ряд ухищрений, например оптимизировали форму зеркал заднего вида, герметизировали стыки между капотом и фарами, а за радиаторной решеткой теперь скрываются автоматические жалюзи, чтобы сквозняки внутри моторного отсека не снижали коэффициент аэродинамического сопротивления C_x — 0,32. Все труды, конечно, ради лучшей экономичности и попадания в ужесточающиеся европейские экологические нормы: новый M-класс не просто меньше «ест» — этому подчинена вся его хитрая электронная физиология, он этим живет! Так что прибавьте к спойлерам и электрическим жалюзи электроусилитель руля, шины с пониженным сопротивлением качению, оптимизированную конструкцию подшипников, топливного насоса, компрессора кондиционера, автомата 7G-Tronic Plus с экономичным гидротрансформатором и получите 25% экономии топлива по сравнению с «эмками» прошлого поколения.

На этом обзор модели для озабоченных проблемами экологии европейских покупателей можно было и закончить. Но для нас, романтиков, живущих в странной и загадочной северной стране, остается важным еще множество деталей. Сколько влезет в багажник французского картофеля с Дорогомилловского рынка, сможет ли новый ML сделать всех на светофоре и хорошо ли держится на крыше числящийся за фондом ветеранов Бородинского сражения синий проблесковый маячок? По части багажника у нового M-класса точно все в порядке — 690 л объема против 550 л у прошлого поколения. В салоне стало тоже гораздо просторнее: спереди шире на 34 мм, сзади — на 24 мм. Но в них немного не хватает боковой поддержки. Общее настроение в интерьере изменилось в сторону строгости и дороговизны, новый ML выглядит даже солиднее старшей модели GL. Для отделки использовали больше кожи, металла, а широкие вставки из ясеня на передней панели сохранили натуральную деревянную фактуру. При этом за рулем ML не покидает ощущение, что сидишь в салоне именно Mercedes-Benz: на своем месте перегруженный функциями единственный левый подрулевой рычажок, из рулевой колонки торчит селектор автомата, в торце которого спряталась кнопка ручника, сохранили предметность информативные приборы в «колодцах», как у прошлого M-класса, а под рукой на центральном тоннеле лежит «шайба» управления системой Comand Online. Через Comand с большим экраном диагональю 17,8 см теперь можно пользоваться поиском Google, смотреть погоду, заходить в Facebook.



MERCEDES-BENZ ML

| | |
|---|---|
| Двигатель | бензиновый, 4-цилиндровый рядный, 16 клапанов |
| Рабочий объем (куб. см) | 2143 |
| Мощность (л. с.) | 204 при 4200 об/мин. |
| Крутящий момент | 500 Нм при 1600–1800 об/мин. |
| Привод | постоянный полный |
| Трансмиссия | автоматическая, 7-ступенчатая |
| Длина/ширина/высота (мм) | 4804/1926/1796 |
| База (мм) | 2915 |
| Дорожный просвет (мм) | 191–285 |
| Снаряженная масса (кг) | 2075 |
| Максимальная скорость (км/ч) | 210 |
| Разгон 0–100 км/ч (сек.) | 9 |
| Расход топлива (смешанный цикл; л/100 км) | 6,0–6,5 |
| Цена в Москве (руб.) | нет данных |

В спинке заднего кресла теперь предусмотрели и регулировку по углу наклона, четыре дефлектора обдува со своими настройками климата, а в списке опций числится панорамная крыша и мониторы в передних подголовниках. Но с заднего сиденья невозможно оценить и малую толику того электронного шаманства, которое держит этот двухтонный внедорожник на ходу. Прежде всего обращают на себя внимание многочисленные системы безопасности. ML дублирует на приборную панель знаки ограничения скорости, их считывает с обочин специальная камера и в случае опасного сближения может сам задействовать тормоза. Напоминает вибрацией на руле о выезде за пределы разметки и предупреждает светодиодами о машинах в мертвой зоне зеркал заднего вида. А на первом же светофоре сам выключился двигатель! Дело было в системе «Старт-стоп», экономящей во время коротких стоянок дополнительные граммы топлива — легкое нажатие на газ, и мотор мгновенно оживает.

Двигателей для Европы пока три: турбодизельная четверка 250 BlueTEC мощностью 204 л. с., турбодизельный V6 350 BlueTEC с 258 л. с., а также бензиновый V6 350 BlueEFFICIENCY с непосредственным впрыском топлива мощностью 306 л. с. Самое хорошее впечатление оставил турбодизель 350 BlueTEC. Очень эластичный мотор, обеспечивающий самую лучшую динамику — 7,4 сек. до «сотни», а вместе с тем быстрый отклик на педаль газа, мягкую, ровную тягу с низов и расход топлива в смешанном цикле меньше 8 л/100 км. Младший четырехцилиндровый турбодизель на этом фоне немного задурен ради достижения самых высоких в линейке экологических показателей. А бензиновый двигатель всем хорош, но с его крутящим моментом 370 Нм против 500 и 620 Нм у дизелей соответственно больше ощущается немаленький вес машины. Впрочем, в поворотах веса как не бывало — новый ML едет увереннее и азартнее представителей прошлого поколения, не без помощи все той

же электроники. Уже в базе машина оснащена амортизаторами с переменными характеристиками демпфирования, а среди опций появилась система Active Curve System, которая «жонглирует» сцепными свойствами осей, прогрессивно замыкая и размыкая передний и задний стабилизаторы поперечной устойчивости. Резкий маневр — и машина зажимает стабилизаторы, чтобы свести крен к минимуму. Снос передней оси в повороте — и система распускает передний стабилизатор и замыкает задний, улучшая сцепление на носу. А при движении по прямой стабилизаторы размыкаются совсем, чтобы не влиять на фирменную мерседесовскую плавность хода.

Назвать ML исключительно «паркетным» внедорожником было бы несправедливо. Крутые уклоны и промоины, вывешивающие колеса на пугающую высоту, брод глубиной 60 см и 60-процентный съезд с горки — глаза и вестибулярный аппарат приходят в оцепенение! Тем временем машина продолжает переть вперед, лишь изредка издавая драматичный скрежет днищем. Система спуска с горы установлена в базе, а у автомата есть внедорожный алгоритм работы, но для преодоления препятствий такой сложности лучше иметь машину, оснащенную пакетом On & Offroad. В него входит и блокировка межосевого дифференциала и пониженная передача, а пневмоподвеска может поднять кузов на максимальные 285 мм. Вывешенные колеса притормаживает ESP, а среди настроек появились режимы «Спорт» и «Буксировка прицепа». Место для блока управления On & Offroad нашлось прямо под рукой перед центральным подлокотником, а все действия подробно анимируются на экране, например текущий режим и подходящий для него тип дорог. Настроить подвеску не сложнее, чем зайти в Facebook через Comand Online. Наверное, когда-нибудь вся эта электроника замкнется на единственную кнопку «Поехали». ■

МИССИЯ ВЫПОЛНИМА

ВНЕДОРОЖНИК EXPLORER СЧИТАЕТСЯ САМЫМ ВОСТРЕБОВАННЫМ В МИРЕ АВТОМОБИЛЕМ ЛИНЕЙКИ FORD. НОВАЯ МОДЕЛЬ, СОХРАНИВ ГЛАВНЫЕ ДОСТОИНСТВА БОЛЬШОГО ВНЕДОРОЖНИКА — ПРАКТИЧНОСТЬ, ВМЕСТИМОСТЬ, ПРОХОДИМОСТЬ, ПРИОБРЕЛА НОВЫЕ ЦЕННЫЕ КАЧЕСТВА. НЕ СЛУЧАЙНО ОПРОСЫ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПОКУПАТЕЛЕЙ НОВОГО EXPLORER ПОКАЗЫВАЮТ, ЧТО В ЭТОМ АВТОМОБИЛЕ ОНИ ВИДЯТ ОДНОВРЕМЕННО МОБИЛЬНЫЙ ОФИС, РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ КЛУБ И ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР.

РУСЛАН АРТЕМОВ



Рекламные буклеты компании Ford не лгут: этот автомобиль «на 100% новый Explorer». Некогда типичный американский автомобиль для провинциальной глубинки теперь выглядит вполне по-европейски. Точнее, дизайнер Джим Холланд, ранее работавший на компанию Land Rover, постарался сделать так, чтобы Explorer выглядел «автомобилем мира» и не обманул ожиданий клиентов из всех 90 стран, в которые он поставляется. Динамичные линии кузова, его изящные грани и обводы, словно парящая крыша, большие колесные диски, мощная решетка радиатора, окрашенная в цвет кузова — все это создает выразительный и запоминающийся облик. Облик автомобиля мощного и стильного одновременно.

Интерьер автомобиля должен порадовать тех автолюбителей, кто не считает, что мода и практичность, стиль и эргономика, универсальность и роскошь — вещи несовместные. Пространства Explorer не только на словах, но и на деле хватает на семь пассажиров. Причем даже на третьем ряду сидений взрослым пассажирам достаточно места и над головой, и в плечах, и в ногах. Два больших люка в крыше усиливают ощущение свободы и наполняют салон солнечным светом. При необходимости сиденья второго и третьего рядов складываются, образуя ровную платформу для грузов. Полезный объем для размещения багажа может достигать 2285 л. Погрузка скарба в автомобиль не отнимет много сил благодаря электроприводам двери багажника и сидений 3-го ряда. Электропривод передних сидений, которые не только подогреваются, но и вентилируются, позволяет регулировать их в десяти направлениях.

Качество сборки и материалы отделки нового автомобиля говорят о том, что он готов бросить вызов конкурентам из премиум-сегмента (к слову, салон нового Explorer — один из самых тихих в своем классе). «Заставить его выглядеть дорого — такова была моя цель при создании интерьера нового Explorer», — признался Майк Арбаут, менеджер по дизайну интерьера. Этому способствуют спортивный трехспицевый руль, фоновая светодиодная подсветка салона с семью вариантами цвета для создания комфортной атмосферы, аудиосистема класса Premium от Sony с пятиканальным усилителем мощностью 390 Вт, 12 динамиками и сабвуфером, а также эффектная приборная панель с двумя ЖК-дисплеями. Она практически полностью виртуальна, как картинка на дисплее смартфона: комбинации шкал можно загружать в том виде и последовательности, какая удобна водителю. В топ-комплектации Explorer реальные кнопки из металла или пластмассы отсутствуют и на центральной консоли: управление системами климат-контроля, аудио, навигации происходит через красивые пиктограммы. На большой экран по центру консоли помимо прочего проецируется картинка с камеры заднего вида. И если в других автомобилях водитель может только смотреть на эту картинку, то водитель Explorer может ею управлять, наводя при помощи функции зума на нужную резкость. С такой оптикой да с умной системой, помогающей пристроить автомобиль у бордюра, водитель Explorer должен чувствовать себя королем парковки: знай себе нажимай педали да слушай подсказки электронного помощника.



Однако еще большее число поклонников автомобилю обеспечивают новейшие системы MyFord Touch и SYNC, которыми комплектуется новый Ford Explorer в серии Limited. Созданная на платформе Windows CE мультимедийная система MyFord Touch позволяет легко пользоваться мобильными устройствами в машине и не терять связи с окружающим миром, находясь за рулем. Система оснащена тремя цветными LCD-дисплеями: два из них с диагональю 4,2 дюйма расположены на панели приборов справа и слева от спидометра. Восемидюймовый монитор находится на центральной консоли. К нему можно через разъемы USB, SD, AUX, Video in, Bluetooth подключить практически любые мультимедийные устройства — планшетники, игровые приставки, плееры. Встроенный Wi-Fi приемник позволяет превращать салон автомобиля в своего рода интернет-кафе, в котором могут работать — даже во время движения — до пяти пользователей мобильных устройств. Подключиться к интернету можно как через мобильный телефон, так и при помощи 3G USB-модема. Встроенный браузер позволяет использовать восьмидюймовый сенсорный дисплей для поисков в интернете, просмотра фотографий и даже видеороликов.

FORD EXPLORER

| | |
|--|---|
| Двигатель (тип) | бензиновый, V6 Ti-VCT |
| Объем двигателя (куб. см) | 3497 |
| Максимальная мощность (л. с. при об/мин.) | 290 при 6500 |
| Макс. крутящий момент (Нм при об/мин.) | 346 при 4000 |
| Трансмиссия | 6-ступенчатая, автоматическая SelectShift |
| Максимальная скорость (км/ч) | 175 |
| Расход топлива (смешанный цикл; л на 100 км) | 12,4 |
| Длина/ширина/высота (мм) | 5006/2004/1803 |
| Цена в России (руб.) | от 1 799 000 |

Пользуясь только функцией голосовых команд SYNC, владелец автомобиля может делать практически все, что пожелает: вызывать по телефону нужного абонента, прокладывать маршрут, проводить диагностику автомобиля, узнавать новости или результаты футбольных матчей, получать сводку погоды в конечном пункте... Словарный запас системы — 100 тыс. слов — как у хорошего словаря. Точнее, словарей: MyFord Touch говорит на десятке основных языков мира, в том числе и на русском.

Пока пассажиры Explorer будут бродить по виртуальному пространству, автомобиль будет легко катить по реальной дороге. На загородных трассах автомобиль демонстрирует приличные скорость и устойчивость. За счет использования легких и прочных сплавов в конструкции Explorer «похудел» на 50 кг по сравнению с предшественником. С другой стороны, у нового атмосферного двигателя Cyclone V6 с изменяемыми фазами газораспределения Ti-VCT, как гласит реклама, всего на 2 л. с. меньше, чем у прежней «восьмерки». А в шестиступенчатом автомате нет и следа «задумчивости» — качества, которое для многих автомобильных журналистов почему-то равноценно тупости. Функция ручного переключения передач SelectShift добавляет коробке резвости. Помимо входящих в базовую комплектацию антипробуксовки и системы предотвращения опрокидывания на новом Explorer устанавливается система контроля траектории в повороте: в случае резкого вхождения в поворот она, тормозя двигателем и каждым из четырех колес, снижает скорость внедорожника на 16 км/ч за секунду.

Новый Ford Explorer не зря (и впервые в истории модели) удостоился награды Top Safety Pick Страхового института дорожной безопасности США. В стандартный набор автомобиля входят фронтальные подушки безопасности нового поколения, боковые шторки безопасности, система оповещения о непристегнутых ремнях и система мониторинга давления шин. Дополнительно можно заказать адаптивный круиз-контроль и BLIS (систему мониторинга слепых зон). Кроме того, на автомобиле впервые в мире устанавливаются надувные ремни безопасности. Предназначены они для пассажиров второго ряда, но в Россию автомобили с такими ремнями поставлять пока не планируется.

Там, где кончается асфальт, Explorer задействует еще одну специальную систему — систему интеллектуального полного привода Terrain Management, работающую в пяти режимах (город, грязь, песок, снег и спуск со склона). В зависимости от качества дороги водителю нужно лишь установить соответствующее деление на шайбе управления Terrain Management. Дальше автомобиль действует сам, фактически самостоятельно управляя газом, трансмиссией и тормозами. ■

ГОРОД ПРИНЯЛ

КОНЦЕПТ LAND ROVER LRX, ПОКАЗАННЫЙ В 2008 ГОДУ НА АВТОШОУ В ЖЕНЕВЕ, ВЫЗВАЛ ТАКУЮ ВОСТОРЖЕННУЮ РЕАКЦИЮ ПУБЛИКИ, ЧТО КОМПАНИИ ПРИШЛОСЬ ВОПЛОТИТЬ КОНЦЕПЦИЮ В ЖИЗНЬ, СОЗДАВ СЕРИЙНУЮ МОДЕЛЬ. ПОЛУЧИЛСЯ EVOQUE — САМЫЙ КОМПАКТНЫЙ, ЛЕГКИЙ, ЭКОНОМИЧНЫЙ И ЭКОЛОГИЧНЫЙ АППАРАТ ИЗ КОГДА-ЛИБО ВЫПУСКАВШИХСЯ ПОД НАЗВАНИЕМ RANGE ROVER. ИМЕННО ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ, НАДЕЮТСЯ ЕГО СОЗДАТЕЛИ, ПОМОЖЕТ ИЗМЕНИТЬ ОБЛИК СОВРЕМЕННЫХ МЕГАПОЛИСОВ.

АЛЕКСАНДР СТАВРОВ

Серийный трехдверный Range Rover Evoque практически неотличим от своего прототипа, и не зря сразу несколько авторитетных автомобильных жюри отдали автомобилю премию «Дизайн года». Одно из самых выделяющихся качеств именно этого варианта Evoque (позже компания выпустила и более практичную, но менее эффектную пятидверную версию автомобиля) состоит в том, что он внешне очень похож на купе. Низкая линия крыши, клиновидный профиль и высокая поясная линия — эти характерные для купе черты Evoque сочетаются, однако, с элементами классических Range Rover: похожим на устричную створку капотом, пла-



вающей крышей и гордой статью. Места над головами в салоне Evoque заметно больше, чем в типичном спортивном кроссовере. Дизайнерская хитрость проявилась в том, что фактическая высота внутри салона Evoque больше наружной визуальной. Внутри «купе» так же просторно, как и в большом «Рейндже». Одной из уникальных опций Evoque является прозрачная крыша, что создает у пассажиров дополнительное ощущение простора.

Салон Range Rover Evoque отличается роскошью и выразительным спортивным стилем. В самых дорогих версиях автомобиля приборная панель покрыта кожей Windsor, украшенная сделанной вручную прострочкой с двойным стежком. Средняя часть передней панели, кресла и панели дверей также покрыты кожей. В некоторых моделях вместо кожи используется мягкий на ощупь текстиль, который, однако, также прошит элегантным двойным стежком. С кожей и мягкой тканевой обивкой контрастируют металлические детали (включая детали из полированного алюминия), которые обильно используются в оформлении салона. Всего на выбор пользователю предлагается три тематических дизайнерских решения интерьера: Pure (модное и современное), Prestige (роскошное) и Dynamic (спортивное и яркое). Помимо этого каждый клиент сможет лично поучаствовать в создании дизайна автомобиля как внутри, так и снаружи, сделав его единственным и неповторимым. К слову, в разработке эксклюзивных Evoque обещает принять участие и Виктория Бекхем, которая получила новую работу в компании Land Rover, став ее креативным дизайнером. Руку Бекхем можно будет увидеть в дизайнерских проектах Range Rover ограниченной серии. Пакеты опций по дизайну экстерьера включают контрастные цвета для крыши, передних и задних спойлеров, а также восемь видов колесных дисков (17–20 дюймов). Мягкое освещение салона достигается за счет использования светодиодов. На автомобилях с автоматической трансмиссией вместо рычага КПП водитель найдет полновесный алюминиевый переключатель, который бесшумно выплывает из центрального тоннеля прямо в руку при включении зажигания. Чтобы помочь клиентам сориентироваться в колоссальном

выборе опций, Land Rover даже выпустил специальную брошюру под названием «Выбор дизайнера».

Будучи самым современным автомобилем марки, Evoque может похвастаться разнообразными техническими новинками, такими как восьмидюймовый экран высокого разрешения и технология двойной картинки, позволяющая водителю и переднему пассажиру смотреть разные изображения на одном экране. Производитель домашней техники Meridian специально для Range Rover Evoque создал два варианта аудиосистемы: одну мощностью 380 Вт с 11 динамиками, другую мощностью 825 Вт с 17 динамиками. В задней части автомобиля пассажирам не придется скучать благодаря встроенным в спинки кресел 8-дюймовым экранам и беспроводным наушникам.

Evoque — самый экологичный Range Rover. И дело не только в том, что у этого автомобиля самый эффективный расход топлива. Многие элементы его конструкции выпол-

нены из восстановленных материалов. Так, например, для изготовления похожего на замшу материала отделки Dinamica было использовано 35 пластиковых бутылок. Металлические детали в салоне на 95% сделаны из восстановленного алюминия.

Короткие свесы Evoque дают массу преимуществ в динамике, это касается и того, как автомобиль держит дорогу, и того, как он управляется. И, конечно, благодаря таким свесам у Range Rover Evoque большие углы въезда и съезда, что важно для преодоления сложных участков бездорожья. Дорожный просвет намного выше среднего. И хотя дизайн Evoque разрабатывался с прицелом скорее на езду по городским бульварам, а не таежным тропам, его внедорожные качества вполне соответствуют общему уровню Range Rover.

Стандартный полноприводной Evoque (во многих европейских странах он предлагается еще и с приводом на одну ось) оснащен фирменной системой Land Rover Terrain Response. В зависимости от качества дороги водителю нужно лишь установить соответствующее деление с характерной пиктограммой на шайбе управления. Дальше автомобиль действует сам, определяя характер покрытия — трава, гравий, снег, грязь, рытвины или песок — и фактически самостоятельно управляя дроссельной заслонкой, отключая или включая систему курсовой устойчивости DSC, блокируя и разблокируя дифференциалы. Система Terrain Response также включает в себя функцию контролируемого старта на песчаной поверхности и программу «Камни». Первая не дает колесам пробуксовывать и зарываться в песок при трогании с места на рыхлой поверхности, вторая стабилизирует рыжки автомобиля при движении по каменистой местности, одновременно подтормаживая колеса. Evoque можно на-

звать самым спортивным в линейке Range Rover. Его повышенная резвость объясняется меньшим размером и меньшим, чем у родственных автомобилей, весом. Как и на моделях Range Rover и Range Rover Sport, у него также полностью независимая подвеска, обеспечивающая автомобилю отменную маневренность и динамические характеристики. Система Adaptive Dynamics с непрерывно меняющейся характеристикой демпфирования колебаний от MagneRide — она обычно устанавливается на современных спорткарах — обеспечивает улучшенный контроль над автомобилем при повороте или торможении на высокой скорости, а также предугадывает реакцию автомобиля на действия водителя, позволяя смягчить резкие изменения в движении.

Для Evoque создано несколько совершенных четырехцилиндровых дизельных и бензиновых двигателей. В частности, бензиновый двигатель Si4 объемом 2,0 л с нагнетателем обладает мощностью 240 л. с. Технологии прямого впрыска топлива и регулирования фаз газораспределения обеспечивают двигателю не только достаточную мощность, но и значительную экономичность, а также низкий уровень вредных выхлопов. В сочетании с шестиступенчатой автоматической коробкой передач такой двигатель позволяет разогнать Evoque с нуля до 100 км/ч за 7,6 сек. Линейка четырехцилиндровых дизельных двигателей объемом 2,2 л с турбонаддувом включает в себя двигатели TD4 мощностью 150 л. с. и SD4 мощностью 190 л. с. Оба двигателя отличаются высокой эффективностью, мощностью, впечатляющим значением крутящего момента и поразительной экономичностью. Дополнительно сберечь топливо автомобиля с ручной коробкой передач помогает система Stop-start, автоматически отключающая двигатель при остановке автомобиля.

Еще до появления на дорогах Evoque успел приобрести значительную славу. И не только как автомобиль, но и как арт-объект. В крупнейших городах мира, в том числе в Москве, был запущен специальный проект Hello Evoque, приуроченный к запуску нового Range Rover. Инсталляции на основе автомобиля демонстрировались в самых популярных арт-площадках Москвы: в Государственной галерее на Солянке, центре современного искусства «Винзавод», комплексе «Красный Октябрь» и в кампусе Московской школы управления Сколково. Продвигать Evoque помогают и так называемые сити-шейперы — люди, определяющие стиль современных европейских мегаполисов. В России таковыми стали телеведущая Аврора, стилист Влад Лисовец, хипстер Василий Ясманов и журналист Геннадий Иозефовичус. ■

RANGE ROVER EVOQUE

Двигатель (тип)

4-цилиндровый бензиновый с турбонаддувом

4-цилиндровый дизельный

Объем двигателя (куб. см)
Максимальная мощность (л. с. при об/мин.)
Макс. крутящий момент (Нм при об/мин.)
Трансмиссия
Максимальная скорость (км/ч)
Разгон до 100 км/ч (сек.)
Расход топлива (смешанный цикл; л/100 км)
Длина/ширина/высота (мм)
Цена в России (руб.)

1999
240 при 6000
340 при 1900–3500
217
7,6
8,7
4355/1965/1635
от 1 600 000

2179
150 при 4000
420 при 2000
185
10,8
5,7

Э-МОБИЛЬ ХРАНИТЕЛЬ ТРАДИЦИЙ ПРОИЗВОДСТВА СПОРТКАРОВ КОМПАНИЯ PORSCHE, ИНЖЕНЕРЫ КОТОРОЙ ДАЖЕ К ЭЛЕКТРОННЫМ СИСТЕМАМ ПОМОЩИ ВОДИТЕЛЮ ОТНОСЯТСЯ СО СКЕПСИСОМ, СДЕЛАЛА НА БАЗЕ ОДНОЙ ИЗ САМЫХ СВОИХ ПОПУЛЯРНЫХ МОДЕЛЕЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ. BOXSTER E, КОНЕЧНО, НЕ ДОТЯГИВАЕТ ПО СКОРОСТНЫМ ХАРАКТЕРИСТИКАМ ДО СВОЕГО ТРАДИЦИОННОГО АНАЛОГА, НО УЖЕ ВПОЛНЕ ПРИГОДЕН ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ В ГОРОДСКИХ ПРОБКАХ. АЛЕКСЕЙ ХАРНАС



«Смотрите внимательно — тут нет сцепления и рычага коробки переключения скоростей, — говорит Михаэль Димитров, руководитель инженерной группы Porsche, занимающейся разработкой электромобиля. — Чтобы тронуться с места, надо просто нажать акселератор, как в машине с автоматом».

Действительно, управлять Boxster E — первым Porsche с альтернативным двигателем — не сложнее, чем обычной машиной с АКПП. Единственное заметное водителю отличие — отсутствие звука работы мотора. Впрочем, не совсем отсутствие: при нажатии на педаль газа из-под капота доносится характерный писк, знакомый всем, кто ездил на троллейбусе или машине с гибридным двигателем. Но обстановку можно сделать более привычной для владельца спорткара: одно из резервных мест на центральной консоли занимает тумблер, включающий имитацию характерного рева мотора Porsche. Имитация качественная, но совершенно не раздражающая окружающих: звук подмешивается в колонки медиасистемы автомобиля — снаружи его не слышно.

Проезжаю пару километров по городу и... нет никаких особых ощущений. Обычный автомобиль, разве что очень тихий. Чем хотели удивить покупателя конструкторы, потратившие весомый бюджет на разработку оригинальной силовой установки и батареи, — не понятно. Машина как машина, только на заправку заезжать не надо.

«Мы уже разработали автомобиль с гибридным двигателем, — объясняет появление электрокара инженер Димитров. — Но решили, что в логике развития экологических машин должен быть сделан следующий шаг — создание полностью электрического Porsche».

В экспериментальной серии Boxster E выпущено два типа машин — полноприводная и с приводом на заднюю ось (она имеет обозначение Boxster Es). Техническое различие

только в количестве двигателей: два против одного. Соответственно, полноприводный автомобиль ровно в два раза мощнее моноприводного собрата. Какой из них пойдет в серийное производство, в Porsche еще не решили. Но судя по техническим характеристикам, автомобиль с приводом на одну пару колес может претендовать разве что на статус детской игрушки, для управления которой не требуется водительских прав.

Самый дорогой компонент машины — аккумуляторная литиево-фосфатная батарея (этот тип аккумуляторов

менее других чувствителен к температуре воздуха) напряжением 360 В. Ее разработку Porsche не доверил подрядчикам, это оригинальная продукция инженеров компании. Батарея массой 341 кг собрана из 440 элементов емкости 20 Ач каждый. В процессе работы аккумуляторы заметно нагреваются, и их пришлось снабдить собственной системой охлаждения. Батарея крепится к кузову с помощью специальных замков, подобных тем, что применяются в автоспорте для крепления заменяемых деталей. Это сделано для быстрой замены батареи при ее разрядке или неисправности. «Заправку» электромобиля можно производить двумя способами. Быстрый способ — поменять на сервисном центре разряженную батарею на заряженную. Простой — подключить зарядный кабель к обычному разъему с напряжением 220 В. Полная зарядка аккумулятора занимает около девяти часов.

Спортивный автомобиль на батарейках при видимой неусуздности идеи имеет право на жизнь. Более того, его производство может быть коммерчески целесообразным.

Porsche не единственная компания, внедряющая автомобили с альтернативным двигателем на рынке спорткаров. Американская Tesla motors с 2009 года выпускает аккумуляторный Roadster, разгоняющийся до 201 км/ч (при этом скорость разгона до «сотни» составляет шесть секунд). У Boxster E сопоставимые показатели: максимальная скорость составляет 200 км/ч, а разгон до 100 км/ч занимает 5,5 сек. Запас хода Tesla Roadster на одной зарядке составляет без малого 400 км. По данному показателю Porsche проигрывает: он может проехать на одной зарядке 170 км. Несмотря на высокую цену — \$109 тыс. (это больше, чем обычный бензиновый Porsche Boxster в минимальной комплектации, на Boxster E розничная цена еще не объявлена), за первый год выпуска Roadster их было продано более 700 штук.

Впрочем, куда интереснее сравнить Boxster E не с другими электромобилями, а с Boxster, вооруженным традиционным бензиновым мотором. Например, полноприводной Porsche и Boxster с механической коробкой переключения скоростей. Максимальная скорость, конечно, выше у автомобиля с двигателем внутреннего сгорания — 272 км/ч против 200 км/ч у электромобиля. Но ускорение, если оценивать его по времени разгона до «сотни», сопоставимо: 5,5 — у электромобиля и 5,3 — у обычного. И это притом, что бензиновый мотор выдает 228 kW (или 310 л. с.), а электромотор — 180 kW. Впечатляющее ускорение Boxster E обеспечивает особенность любого электромотора — выдавать максимальный крутящий момент сразу после начала работы, на малых оборотах. Впрочем, на красивом разгоне по первой сотне метров все совпадения с бензиновым спорткаром заканчиваются — традиционный автомобиль на ровной трассе сделает его по всем параметрам. «На ровной трассе» не оговорка. Полный привод электрического Boxster улучшает управляемость машины на скользкой дороге, а в городских условиях, когда полоса разгона ограничена расстоянием от светофора до светофора, электрокар мало чем уступает своему традиционному собрату.

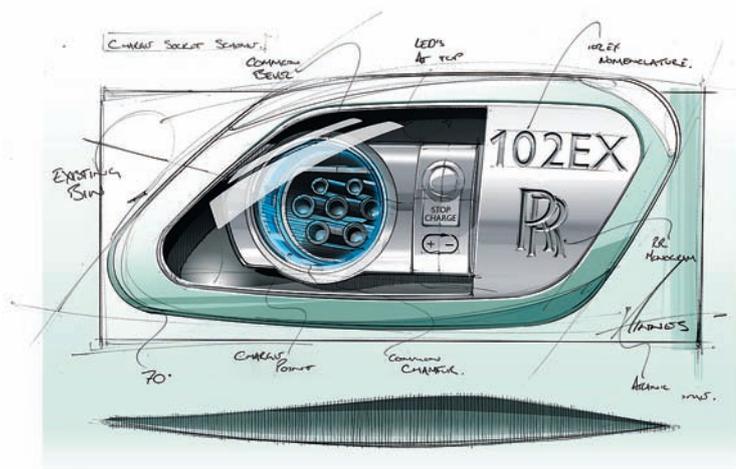
Собственно, на это и делает ставку производитель. Ведь большая часть поездок на спорткарах — в пределах городской черты или на дорогах со скоростным ограничением (просто потому, что таких дорог в Европе и Северной Америке большинство), а на них экологичный электрокар будет вести себя не хуже бензинового аналога. А налог на электрическую машину будет существенно ниже. ■

PORSCHE BOXSTER E

| | | |
|------------------------------|------|------|
| Привод | 2WD | 4WD |
| Вес (кг) | 1520 | 1690 |
| Мощность двигателя (kW) | 90 | 180 |
| Крутящий момент (Нм) | 270 | 540 |
| Ускорение 0–100 км/ч (сек.) | 5,5 | 9,8 |
| Максимальная скорость (км/ч) | 150 | 200 |

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ РОСКОШЬ

ROLLS-ROYCE СДЕЛАЛ СВОЙ ПЕРВЫЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ — 102EX. ПРАВДА, ЭТО ТОЛЬКО КОНЦЕПТ-КАР И НИКОГДА НЕ ПОЙДЕТ В СЕРИЮ. НО ОН ВПОЛНЕ СООТВЕТСТВУЕТ ИМИДЖУ ОДНОГО ИЗ САМЫХ ПРЕСТИЖНЫХ БРЕНДОВ МИРА. ИНЖЕНЕРЫ И ДИЗАЙНЕРЫ ПОСТАРАЛИСЬ, ЧТОБЫ ДЕТАЛИ ЭЛЕКТРОПРИВОДА БЫЛИ ТАК ЖЕ ИЗЫСКАННЫ, КАК И ОТДЕЛКА САЛОНА. ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ



Светящаяся фигурка «Духа экстаза» над радиатором — одна из немногих внешних деталей, которая отличает Phantom Experimental Electric, также известный как Rolls-Royce 102EX, от обычных Phantom с бензиновым двигателем. «Измени мы общую эстетику — и концепт утратил бы свою правдоподобность: аудитория решила бы, что это всего лишь эксперимент со стилем», — объясняет Иэн Камерон, главный дизайнер. Другое отличие, также эстетическое: специально для этой машины использовано покрытие с керамическими частицами размером несколько нанометров. Из 16 слоев, покрывающих кузов, 4 выполнены нанокраской, и они создают впечатляющий эффект: кузов выглядит отлитым из сияющего металла. Голубоватый оттенок Atlantic Chrome выбран не случайно: в Европе и мире экологически чистые технологии в автомобилестроении принято ассоциировать с цветом чистого неба. Поэтому и «Дух экстаза» из прозрачного пластика макролон на 102EX подсвечивают голубым. Как раз в 2011 году этот символ марки отмечает свое столетие, и создавая электрический Phantom, Rolls-Royce не упустил случая отметить юбилей одной из самых престижных эмблем на планете.

Синим подсвечен и зарядный разъем, занявший место заливной горловины бензобака. В процессе зарядки синие светодиоды мигают, а после ее завершения синий сменяется зеленым. Если есть какие-то проблемы, зажигается красный свет. Процесс зарядки можно прервать, воспользовавшись выключателем рядом с разъемом или с пульта управления на консоли между передними креслами. Второй вари-

ант предпочтительнее при бесконтактной зарядке. Rolls-Royce не мог отказаться от роскоши даже в этом необходимом, но банальном процессе, поэтому предусмотрена возможность заряжать машину, ни к чему не подключаясь. Автомобиль надо расположить над вмонтированной в парковочное место индукционной пластиной, которая генерирует магнитное поле, и просто включить режим зарядки. За все

ROLLS-ROYCE 102EX

| | |
|----------------------------------|---|
| Двигатель | два электромотора |
| Мощность (кВт (л. с.)) | 2x145 (2x197,2) |
| Крутящий момент (Нм) | 800 |
| Привод | задний |
| Длина/ширина/высота (мм) | 5840/1990/1638 |
| База (мм) | 3570 |
| Дорожный просвет (мм) | нет данных |
| Снаряженная масса (кг) | 2720 |
| Полезная нагрузка (кг) | 300 |
| Максимальная скорость (км/ч) | 160 (ограничено) |
| Разгон 0–100 км/ч (сек.) | около 8 |
| Батарея | литиево-ионная, вес 640 кг, 71 кВт•ч до 200 |
| Запас хода на одной зарядке (км) | |
| Цена в Москве (руб.) | продажа не планируется |

приходится платить — при таком методе теряется до 10% энергии. Зато как удобно! Правда, пока таких зарядных станций, мягко говоря, немного. Но в распоряжении владельцев и водителей электрического Rolls-Royce остается как подключение к обычной бытовой сети, так и ускоренная зарядка трехфазным током. В первом случае на наполнение аккумуляторов требуется до 20 часов, во втором — 8. То есть наутро машина будет полностью готова к работе. Времени на зарядку уйдет больше, чем у большинства других электромобилей, но ведь это Rolls-Royce и, по оценке самой фирмы, на нем стоят самые емкие батареи из используемых в легковых электромобилях. Они могут запасти до 71 кВт•ч, что обеспечит пробег до 200 км — величина не рекордная, но с учетом размеров и массы автомобиля вполне приемлемая.

Литиево-ионные элементы собраны в несколько блоков, и по своей форме батарея примерно соответствует установленному на серийном Phantom V12 объемом 6,75 л. Собственно, место силового агрегата батареи и занимает. В движение же 102EX приводят два электромотора, расположенных сзади вместе с инверторами, которые превращают постоянный ток батареи в переменный для питания моторов. Их суммарная мощность — 290 кВт (394 л. с.), то есть они немного уступают бензиновому двигателю с его 338 кВт (460 л. с.). А вот по крутящему моменту электропривод превосходит обычный — 800 Нм против 720, причем электромотор выдает высокий момент на минимальных оборотах, так что можно обойтись без коробки пере-

дач. Что и сделано на электрическом Phantom: его моторы приводят задние колеса через редуктор и дифференциал.

По сравнению с бензиновым вариантом 102EX разогнаться несколько медленнее: на набор 100 км/ч требуется около 8 сек., а у серийного — 5,9 сек. Хотя разница не так уж велика, когда речь идет об огромном автомобиле весом под три тонны.

Комплект из моторов и инвертеров вписан в пространство, ранее занятое топливным баком. То есть получилась зеркальная компоновка по сравнению с серийной: источник энергии на месте двигателя, а привод занял место источника топлива.

В электрическом Phantom использованы и обычные для электромобилей методы сохранения энергии. Например, регенеративное торможение: при замедлении часть энергии возвращается в аккумулятор. Можно включить и режим, эквивалентный торможению двигателем, тогда 102EX начинает заметно замедляться, даже если просто отпустить педаль акселератора. Схожее решение BMW, которой принадлежит сейчас Rolls-Royce, применяет и на электромобиле BMW ActiveE. Фактически мы сейчас наблюдаем за разработкой стандартов для будущей массовой технологии. И уж если за дело взялся Rolls-Royce, стандарты должны быть самыми высокими. ■

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Авто)

Демьян Кудрявцев — генеральный директор
Азер Мурсалиев — шеф-редактор
Анатолий Гусев — арт-директор
Эдвард Опп — директор фотослужбы
Валерия Любимова — директор по рекламе.

Рекламная служба:
 Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353
Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Хасан Ганиев — выпускающий редактор
Ольга Боровягина — редактор
Сергей Цомык — главный художник
Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор
Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4.
 Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом».
 Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2.
 Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
 Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: «Сканвек Аб».
 Адрес: Корьяланкату 27, Коувела, Финляндия
Тираж: 75000. Цена свободная

Фото на обложке: NISSAN



Эффектен и эффективен

Новый Vito

Проверенная мощь и надёжность в новом прочном корпусе.
Всё это – Mercedes-Benz Vito, готовый решать задачи именно Вашего бизнеса.
Сейчас по специальной цене 990 000 рублей.
Чего же ждать?

стоимость Vito 111 с двигателем OM 646
990 000 рублей*

*Стоимость, включая НДС. Предложение действительно до тех пор, пока автомобили, участвующие в акции, имеются в наличии.

Хотите узнать больше – звоните 8 800-200-0206. Записаться на тест-драйв
Вы можете у официальных дилеров «Мерседес-Бенц» или на сайте www.mercedes-benz.ru/vito

125! лет изобретению автомобиля



Mercedes-Benz

Volkswagen Touareg.

Технологии будущего – победы настоящего



Жизнь не похожа на ровную дорогу, и настоящий мужчина должен быть готов к любому повороту событий. Деловые встречи или захватывающие путешествия – всё в Вашей власти. Volkswagen Touareg – бескомпромиссное сочетание комфорта и выдающихся внедорожных способностей.

Добро пожаловать в команду победителей!

Узнайте у дилера свои специальные условия покупки Volkswagen Touareg



Volkswagen* –
Официальный Спонсор
Сборной России по футболу



Volkswagen рекомендует
Castrol EDGE Professional**



Das Auto.

Дополнительная информация – по телефону информационной линии Volkswagen 8-800-333-4441
и на сайте www.volkswagen.ru

* ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус» ** Professional – профессиональный