



АЛЕКСАНДР ПЕТРОВСКИЙ

Немецкое купе — это своего рода передвижная установка по выработке адреналина. Садясь в него, остаешься наедине с тем, что категорически не поддается описанию. Плотный руль, спортивные кожаные сиденья, упругий пластик консоли — каждая деталь в салоне должна стать воплощением скорости в той же мере, что и двигатель, трансмиссия или подвеска — три кита, на которых покоится философия Porsche

ограничены конструктивными особенностями прежнего кузова. На этот раз идея все-таки была воплощена в жизнь, для чего пришлось сделать выше «бедра» задних арок, а вместе с ними поднять оконную линию и увеличить колесную базу. В результате автомобиль раздался в габаритах. Кстати, вся его нижняя часть: силовая структура кузова, задние крылья, двери, а также крышки моторного и багажного отсеков — выполнена из алюминия, за счет чего «девятьсот одиннадцатый» стал на 95 кг легче своего более компактного предшественника.

Немало новшеств ждет и в салоне Porsche 911. Интерьер этого купе никогда не выстраивался в стилистике кокпита, но отныне место водителя выполнено именно так, на манер старших моделей — Porsche Panamera и Cayenne. Появление высокого центрального тоннеля можно назвать отступлением от канона в угоду моде, однако едва ли наберется и дюжина почитателей марки, которые скажут,

что это плохо. Среди других изменений — возросшее до девяти число настроек кресел в топовых версиях и новая комбинация приборов с пятью колодцами, перекочевавшая из той же Panamera. Как и в пятидверном флагмане, под руль отныне выводится картинка навигационной системы и другие визуальные «помощники». В остальном — это все тот же эталонный «девятьсот одиннадцатый» с двумя багажниками (один из них — в подкапотном пространстве, другой — под задним стеклом) и тотальным отсутствием места сзади. Как и прежде, сюда влезет разве что спортивная сумка и пара ракеток...

Впрочем, кому придет в голову упрекнуть Porsche 911 в недостатке практичности? Немецкое купе — это своего рода передвижная установка по выработке адреналина. Садясь в него, остаешься наедине с тем, что категорически не поддается описанию. Плотный руль, спортивные кожаные сиденья, упругий пластик консоли — каждая деталь в салоне долж-

на стать воплощением скорости в той же мере, что и двигатель, трансмиссия или подвеска — три кита, на которых покоится философия Porsche.

В самом главном новый 911 остался верен себе. Новый, но по-прежнему оппозитный шестицилиндровый двигатель объемом 3,8 л, развивающий в зависимости от модификации 350 или 400 л. с., как и прежде, расположен за задней осью. Что касается трансмиссии, то здесь немецкие инженеры подготовили сюрприз: Porsche 911 стал первым легковым автомобилем, оснащенным семиступенчатой механической коробкой передач. В качестве альтернативы «механике» предлагается преселективный «робот» PDK. Кроме того, в новом поколении купе привычный гидравлический усилитель руля уступил место электрическому — в полном соответствии с общим трендом. Наконец, отныне Porsche 911 будет оснащаться активными стабилизаторами PDCC (Porsche Dynamic Chassis Control), подавляющими

крены в виражах при помощи гидравлики. Это техническое решение, которое уже применяется в более крупной Panamera, позволяет штурмовать повороты с невероятной скоростью, буквально обманывая законы физики.

Что касается стоимости новинки, то, как и принято в премиум-сегменте, окончательная сумма зависит от выбранных опций и чаще всего будет индивидуальна. Базовые цены лишь задают нижнюю планку. К примеру, входной билет в мир «девятьсот одиннадцатых» — модификация Carrera (350 л. с.) — обойдется покупателю в 4,415 млн рублей, а за более мощную Carrera S (400 л. с.) попросят уже 5,093 млн рублей. Суммы, безусловно, внушительные. Однако парадоксальным образом новое поколение купе оказалось даже дешевле прежнего. Похоже, романтики из Цуффенхаузена всерьез вознамерились привить нашему покупателю вкус к большим скоростям.

Григорий Храбров