

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ | автопилот | юг россии

пятница 21 июня 2013 №106 (5137)

НЕБО СТАНОВИТСЯ БЛИЖЕ

Mercedes-Benz S-Class — по ту сторону удовольствия

Западные ценности

Как влитой

BMW Pininfarina Gran Lusso Coupe

Тенденции

Для обозначения нынешней активной части человечества социологи используют термин Net Generation или поколение Z. Пришедшее на смену X и Y, оно совершенно особенное. То, что предшественники называли «технологиями будущего» и «фантастикой», для поколения 21-го века — уже привычное настоящее и обыденная действительность. Новый Mercedes-Benz S-Class относится к поколению W222 по фирменной классификации, в чем легко можно усмотреть претензию на опережение существующих запросов от Z и выход за границы даже «фантастической обыденности».



За окном шел дождь и группа немецких авиастроителей. Где-то высоко и далеко самолет DHL все никак не мог прорваться сквозь небесные хляби и приземлиться на широкой полосе аэродрома со своей ценной посылкой. Между тем гости, приглашенные в Гамбург на премьеру нового Mercedes-Benz S-Class со всего мира, все прибывали и прибывали в офисный центр на территории предприятия Airbus. Прибытие курьерского DHL, а вместе с ним и начало праздника ознаменовалось падением черного занавеса, за которым открылся огромный амфитеатр с просторной сценой и симфоническим оркестром. Позже последовал и второй акт шоу, взором явился A-380, а по его флангам стали маневрировать седаны, хэтчеки, внедорожники и спорткары со звездами на капоте — все актуальные модели Mercedes-Benz, после чего на передний план подбрызгидожда и фейерверков чинно выкатился сам флагман.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР. 16



Много лет престижный Concorso d'Eleganza Villa d'Este проходит под патронажем BMW Group. И каждый год немецкий концерн показывает здесь что-то особенное. На этот раз публике явили Gran Lusso Coupe. Gran Lusso Coupe — это в большей степени итальянский проект, дизайнеры из Баварии в основном оказывали поддержку в вопросах философии бренда, чтобы при всей роскошности — a lusso в переводе с итальянского значит «роскошь» — никуда не растерялась бы суть BMW. Внешне все фирменные черты марки сохранены, но козыри Gran Lusso Coupe в салоне, отличающемся особым подбором материалов и цветов. Отделка каури, редким новозеландским деревом, которое к тому же было «выдержано» в болоте примерно 48000 лет, благодаря чему приобрело удивительную текстуру и цвет, гармонично сочетается с кожей табачного оттенка. Вставка в швы и потолок выполнены из ткани в мелкую черно-белую клетку. Из такой шьют хорошие мужские итальянские костюмы. Немцам они тоже весьма к лицу.

ЭГОИЗМ ВЫСШЕЙ СТЕПЕНИ

Lamborghini Egoista

Среди военных летчиков бытует поговорка: «Боевые вертолеты — это души сгоревших танков». Ну а в Lamborghini Egoista воплотилась душа сбитого вертолета. А именно — американского Apache, послужившего источником вдохновения для создателей одноместного суперкара, построенного в единственном экземпляре к 50-летию юбилею компании. Весь Egoista пронизан «авиационными» мотивами. Кокпит пилота-одиночки закрыт «фонарем», который в случае аварии отстреливается в сторону — как остекление Apache при аварийной посадке. На левой плоскости, как на вертолете, имеется площадка с надписью step here. Наступать сюда, конечно, не следует, сюда необходимо опускать свою «пятую точку» при посадке или высадке из автомобиля. Причем руль при этом необходимо снять и положить на переднюю панель. Приборный щиток Egoista дополняет прозрачный экран, на который проецируются основные функции работы автомобиля. Источник же его движения — уже известный по Gallarda мотор V10, форсированный до 600 л.с.



ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР. 16



Innovation that excites®

NISSAN TEANA

СТАТУС ОТКРЫВАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ

Панорамная
стеклянная крыша

Премиум-аудио
Bose® с DVD

ALL MODE 4x4¹



Новая специальная версия

Реклама

Ростов-на-Дону, ул. Вавилова, 59 К, тел.: +7 (863) 219-59-60
www.orbita-nissan.ru

Краснодар, ул. Аэропортовская, 4/2, тел.: +7 (861) 217-00-00
www.orbita-krasnodar.ru

Новороссийск, с. Цемдолина, ул. Золотая Рыбка, 22 А, тел.: +7 (8617) 300-999
www.orbita-ug.ru

Таганрог, пл. Марцевский Треугольник, 6, тел.: +7 (8634) 684-111
www.orbita-taganrog.ru

Астрахань, Аэропортовское шоссе, 46, корпус Б, тел.: +7 (8512) 48-48-88
www.orbita-astrakhan.ru



ОРБИТА

ГРУППА КОМПАНИЙ

¹ Перечисленные опции входят не во все комплектации. * Инновации, которые восхищают.

АВТОПЦЛОТ

ПАРИЖСКАЯ ИСТОРИЯ

ВРЕМЯ. СОБЫТИЯ. ЛЮДИ.

Послушать, как аккордеонист играл старые французские мелодии, посмотреть, как эквилибрист собирал конструкцию из множества тульев и исполнял на ней фантастические трюки 18 мая можно было не только на Монмартре, но и в ТРК «Красная Площадь» на презентации нового седана PEUGEOT 301. Организатор мероприятия — краснодарский дилер «ЮГ Авто».

Четырехдверный седан В-класса Peugeot 301, как уверяют его создатели, отличается надежностью и выносливостью, что особенно актуально для российских дорог. Автомобиль прошел множество тестов в Восточной Европе, показав высокие эксплуатационные характеристики. Peugeot 301 обладает самым большим в своем классе размером колесной базы и длиной, а также является самым широким автомобилем в своем сегменте, что гарантирует не только стабильность на дороге, но и простор для пассажиров.

Во время презентации гости оказались в маленьком Париже, пронизанном романтикой новых впечатлений. Взрослые и дети могли поучаствовать во множестве конкурсов и розыгрышей, поэтому никто не ушел без положительных эмоций и памятных фотографий об этом французском вечере.



ДОБАВИЛИ ИННОВАЦИЙ



сообщества Краснодара для того, чтобы бизнесмены смогли на некоторое время забыть о проблемах и почувствовать приближение уикенда. Музыкальную атмосферу встречи создавали музыкальный джем от ди-джея Нasti Пластиной и выступление коллектива Алены Кравцовой. «Новый Е-класс — это не просто рестайлинг автомобиля, — поясняет генеральный директор „Мерседес-Бенц Центр Краснодар“ Виталий Сомер. — После всесторонней модернизации эта модель укрепила свое лидерство в сегменте автомобилей бизнес-класса благодаря экономичным двигателям и инновационным вспомогательным системам».



39 экипажей. Первый день празднования был посвящен знакомству, так как гости приехали из разных регионов России. Все участники получили памятные подарки и кубки. Затем все члены клуба поучаствовали в соревновании по лунному тиру, и лучшие из лучших были награждены грамотами и памятными призами.

Во второй день состоялся выезд на бездорожный маршрут. Маршруты были на выбор: «Лайт» и «Экстрим». В любой категории Кругон великолепно проходит маршрут, но во втором варианте маршрут более экстремальный и требовал терпения и элементарных навыков при езде вне дорог. Независимо от того, какой маршрут выбрали участники, все они смогли посетить главные достопримечательности края: знаменитые «Грозные ворота» и смотровые площадки с видом на Новороссийск, Геленджик и Кабардинку. Маршрут окончился в окрестностях Новороссийска.

ИСПЫТАНИЕ БЕЗДОРОЖЬЕМ

В один из июньских уикэндов «Кругон Клан Краснодарского края» отпраздновал свой первый день рождения. Генеральным спонсором выступил официальный дилер SsangYong — компания «Темп Авто».

Все члены клуба любителей автомобилей Кругон получили приглашение на мероприятие, в итоге для участия в мероприятии было зарегистрировано

ТОЛЬКО ПРЕДСТАВЬ

УРОКИ МАСТЕРСТВА

Сферический Golf в вакууме

СЕЙЧАС УЖЕ МАЛО КТО ВСПОМНИТ, ЧТО В 70-Х СЛОГАН DAS AUTO ИСПОЛЬЗОВАЛ OPEL, НО ИМЕННО НА РЕКЛАМНЫХ ПЛАКАТАХ VOLKSWAGEN ОН ОБРЕЛ ИСТИННЫЙ СМЫСЛ. КОРОТКО И БЕЗ ТЕНИ ЭМОЦИЙ — «АВТОМОБИЛЬ». ИДЕАЛЬНОЕ УСРЕДНЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО. И В СЛУЧАЕ С НОВЫМ VOLKSWAGEN GOLF GTI Я БЫ ДОБАВИЛ К ЭТОЙ ФРАЗЕ ЛИШЬ ОДНО ПРИЛАГАТЕЛЬНОЕ: SCHNELL — «БЫСТРЫЙ».



Даже после многих километров за рулем нового Volkswagen Golf GTI в нем сложно отметить какую-то деталь, за которую его можно любить или ненавидеть. Обычно, сидя в новой машине, вы думаете: «Если бы она еще не прыгала на неровностях, как садовая тачка, я бы отдал левую руку, чтобы ездить на ней каждый день».

На красивых сиденьях бывает неудобно сидеть, работа двигателя напоминает аппарат искусственного жизнеобеспечения, музыкальная система звучит как довоенный граммофон.

В Golf GTI ничего подобного не приходит. Колеса крутятся, руль поворачивается, подвеска демпфирует неровности, сиденья имеют практически ортопедическую форму и прекрасно удерживают тело в поворотах и... вы едете, просто едете вперед! То вкручиваясь как сумасшедший в поворот на серпантин, то плетясь как домохозяйка вдоль набережной — ощущения практически одинаковые. Все ровно, стерильно и безопасно, словно в идиллическом мире, о котором пел Джон Леннон в песне Imagine.

Понятное дело, в будущем, когда на свете останется только три автомобильных производителя: Volkswagen, Toyota и Morgan (со все той же деревянной моделью 30-х годов) это будет нормой, но сейчас вокруг еще столько автомобилей на любой цвет и вкус! И люди все равно идут к дилеру Volkswagen даже за «горячим» хэтчбеком:

с 1976 года произведено почти два миллиона Golf GTI — это самый популярный автомобиль в сегменте и в ближайшее время вряд ли что-нибудь изменится.

Предлагается доплатить

На фоне стерильной эргономики и безупречных фактур внутренней отделки, навинченный на рычаг «механики» «джития» мячик для гольфа выглядит, как галстук с Гомером Сисмоном на дорожной сорочке. Оригинальностью идея не блещет, но выглядит мило, и мы теперь хотя бы знаем, что эту машину разрабатывали не роботы. Этот элемент был еще у первого поколения Golf GTI 1976 года, собственно как и характерный узор обивки сидений. Тогда эта клетка выглядела модно, теперь просто похожа на плед для пикника, но от традиций просто так не отказываются.

Между тем, лежит «мячик» в руке идеально, а переключать им передачи не сложнее, чем нажимать кнопки в лифте. Ход рычага четкий, педаль сцепления длинноходная и мягкая, система Auto Hold заботливо держит машину на тормозах, пока вы трогаетесь на уклоне. Все работает настолько гладко, что даже убежденные противники «механики» посмотрели бы на все это с недоумением.

Впрочем, если другие «горячие» хэтчбеки в России покупают преимущественно с «ручкой», то GTI заказывают на «автомате» — точнее с 6-ступенчатым «роботом» DSG. Тем обиднее, что рычаг преселектива

выглядит совершенно тривиально — просто аккуратная «кочерга» с кожаной отделкой.

Под капотом хэтчбека установлен турбированный 2-литровый 220-сильный двигатель — это ровно в два раза больше, чем у первой машины 37 лет назад. К слову, у конкурентов по 30, 40, 60 «лошадей» больше, но благодаря невысокому весу GTI уступает им в динамике до «сотни» не более полсекунды и при этом приятно бархатно звучит.

Глядя на то, как в Porsche зарабатывают на продвинутых версиях с литерой S, в Volkswagen сделали нечто подобное и сразу предлагают облагородить стандартный GTI пакетом Performance. Сополнительными 10 л.с. мощности, увеличенными вентилируемыми тормозными дисками и многодисковой электронной блокировкой дифференциала. Кажется, таким GTI мог быть и изначально, но теперь за это предлагают доплатить около €1000, впрочем, в России эта опция вообще недоступна.

Мечты сбываются

Благодаря деликатно срабатывающей блокировке дифференциала, «короткому» 2,1-оборотному рулю с прогрессивным передаточным отношением и системе, притормаживающей колеса, находящиеся на внутренней бровке поворота, прищипорить Golf GTI сможет даже медведь, до этого владевший только цирковым велосипедом. Главное не забывать поворачивать руль, и GTI повернет — цепко, предсказуемо, стабильно и хладнокровно быстро.

Некоторые параметры автомобиля можно настроить под себя индивидуально: руль поплотнее, отклики двигателя поострее, амортизаторы пожестче, но речь все равно идет о разных проявлениях комфорта: комфорт экономичный, комфорт спортивный, комфорт комфортный! По сравнению с заточенным под трек Renault Megane RS, этот Volkswagen остается ровно на противоположной оси координат.

Так же, как американские покупатели считают BMW M3 и M5 просто топовыми версиями «трешки» и «пятерки», GTI воспринимается не как температурная пятидверная «зажигалка», а самое совершенное воплощение консервативной династии Golf, вершина эволюции. Ведь он все так же практичен, экономичен, компактен и при этом достаточно быстр, чтобы ехать именно так, как хочется в данный конкретный момент. Вплоть до максимальных 246 км/ч.

«Ты можешь сказать, что я мечтатель, но я не один», — пел Джон Леннон. Выбравшись из Volkswagen Golf GTI, мне кажется, мечты об идеальном автомобиле свершились, да и поклонники заряженных Das Auto давно не одиноки — даже в России Golf GTI самый популярный «горячий» хэтчбек. Но присоединиться к их числу я не спешу, ведь если вы ездите на самой стерильной и правильной машине, такой же должна быть и остальная жизнь.

Илья Фролов, фото Volkswagen

УРОКИ МАСТЕРСТВА

ПАРИЖАНИН — КАЛУЖАНИН

Как не ударить в грязь лицом на седане Citroen C4

ВТРОИХ С СЕДАНА

VTi 115
Двигатель
Рабочий объем
Мощность, л.с. при об/мин
Крутящий момент, Нм при об/мин
Трансмиссия
Максимальная скорость, км/ч
Разгон до 100 км/ч, с
Расход топлива в смешанном цикле, л на 100 км

VTi 120
бензиновый
1587
115 при 6050
150 при 4000
4AT
189
10,9
7,1

THP 150
R4
1598
120 при 6000
160 при 4250
4AT
188
12,8
7,1

1598
150 при 6000
240 при 1400–4000
6AT
200
9,6
7,9



ми воздуховодами к «задним ногам». Но сначала, разумеется, надо завестись — на то есть усилители сабтер и аккумулятор.

Перевезти много груза за одну ходку вряд ли получится — багажник у седана вмещает 440 л, это расплата за простор для задних пассажиров. У конкурентов в этом классе есть грузовые отсеки и поболее, но, в принципе, и так приемлемо. Для дачных дел маловато, для шопинга достаточно. Тем более что для длинномеров багажник можно продлить в салон, сложив спинки задних сидений.

Смотреть на приборы — одно удовольствие для тех, кого не раздражает огромная цифра указателя скорости, которая маячит прямо перед глазами и при езде, понятно, все время меняется. Подсветка приборной панели может менять цвет от нейтрально-белого до ядовито-синего, наводящего на ассоциации с рентген кабинетом. В целом все очень стильно.

Слушать музыку довольно-таки приятно. Во-первых, не слишком мешают посторонние шумы (моторные, дорожные, ветровые), которые достаточно эффективно гасятся продвинутой звукоизоляцией салона. Правда, не везде: они почему-то слышны всем скопом со стороны шляпной полки, но это терпимо. Во-вторых, штатная аудиосистема неплоха для своего класса.

Чувствовать себя в машине более высокого класса, чем оно есть на самом деле, можно благодаря очень приличному опционному оснащению. Тут и бесключевой доступ, и запуск мотора кнопкой, и навигация с семидюймовым дисплеем и русскоговорящей барышней, и круиз-контроль, и поворотный биксенон, и дневные и задние светодиоды...

Сергей Сорокин, фото Citroen

Это была неплохая проверка на выносливость. Я имею в виду тест-драйв седана Citroen C4 не где-нибудь, а на Псковщине. Это в Европе «тест-драйвят» в стерильных условиях, проверяют крепость подвески на шоссе между Парижем и Лионом. А вы попробуйте через Крюки, Крени, Ельняги и Шмотки. Да не только по асфальту, который там весьма условный, а и со съездами на лесные грунтовки в поисках приключений на свою голову. Честно говоря, побавился я за всю эту парижскую утонченность. Думалось прямо-таки по-гоголевски: а доедет ли то колесо до... Но все обошлось. Доехало. Парижанин-то на самом деле был калужанином, не чистокровным, конечно, но на 34 процента — такова степень локализации седана Citroen C4 на момент запуска в производство. Он вообще-то и рожден для службы в России: и наддорогой стоит выше, и снизу прикрыт получше, и ногами крепче, чем его чисто французские родичи. Так что, хоть мы и не псковские, но везде прорвались. И ни разу не нарвались...

Угнеститься с комфортом в салоне этого в целом компактного седана не проблема. За что надо сказать спасибо удлинённой аж на 10 см по сравнению с базовым хэтчбеком колесной базе, здесь она составляет 2708 мм. «Задним ногам» — если, конечно, это не ноги баскетбольного центрального или подиумной топ-дивы — места вполне достаточно. Да и туловищу вольготно, поскольку спинки задних сидений имеют по-диванному большой наклон в 29 градусов.

Осилить российские дороги, включая и то, что под этим понимают на Псковщине, машине помогают увеличенный до 176 мм клиренс и чуть удлинённый ход подвески. Ну, а там, где они выбраны до предела, седану приходится обороняться от дороги стальным доспехом защиты картера, входящим в амуницию.

АВТОПЦЛОТ

НА ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ РЯДОМ СИДЕЛИ КАКИЕ-ТО АНГЛИЧАНЕ, КОТОРЫМ НЕ ДАВАЛ ПОКОЯ ОДИН ВОПРОС. ПЕРВЫЙ ГОВОРИЛ, ЧТО НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ — ЭТО УДЛИНЕННАЯ М6. ВТОРОЙ ЖЕ ВОЗРАЖАЛ, ЧТО ПО СУТИ СВОЕЙ — ЭТО ТА ЖЕ М5, ПОТОМУ ЧТО ПЛАТФОРМА ТА ЖЕ, ТОЛЬКО НЕ СЕДАН, А НОВОМОДНОЕ НЫНЧЕ «ПЯТИДВЕРНОЕ КУПЕ». Я, ЧЕСТНО ГОВОРЯ, НЕ ПОНИМАЛ, К ЧЕМУ ЭТИ РАССУЖДЕНИЯ. ВЕДЬ ВСЕ ПРОСТО. ПАРУ ЛЕТ НА РЫНКЕ ПОЯВИЛСЯ ДОРОГОЙ И КРАСИВЫЙ АВТОМОБИЛЬ 6-ER GRAND COUPE. А ЭТО — ВСЕГО ЛИШЬ ЕГО М-ВЕРСИЯ.



Водном были правы англичане — Это автомобиль, в котором водитель может и должен поделиться динамикой и скоростью не только с теми, кто сидит на переднем пассажирском кресле, но и с обитателями заднего дивана. Второй ряд сидений, конечно же, есть и в М3, и в М5 и даже в М6. Но Grand Coupe — это, согласитесь, и по уровню комфорта, и по престижности на ступеньку выше.

Впрочем, я отвлекся. Может быть, потому, что очень хотелось за руль, но журналистский долг заставлял меня сперва усесться на задний диван, поскольку для него, как мы поняли, машина и затевалась. Но я словно чувствовал неладное, и потому всячески старался отодвинуть этот момент.

Доводчик плавно прихлопнул дверцу. Сзади просторно, как-никак по сравнению с обычной «шестеркой» Grand Coupe имеет лишних 113 мм в длину. Чтобы ни у кого не было сомнений, что тут действительно много места, посередине дивана предусмотрен ремень безопасности для пятого пассажира, но можно заказать диван, отформованный под двоих. Еще сзади можно настроить свой собственный климат: четырехзонная система с панелью управления в задней части салона доступна как опция; подключить смартфон или насладиться аудиосистемой объемного звучания от Bang & Olufsen...

Сила и слабости

Вот все это я и настраивал под себя, пока мы медленно выкатывались с парковки на автобан. А через мгновение меня охватил ужас! Как будто прямо рядом со мной включили огромную фрезу. Голова беспомощно откинулась на спинку сиденья, а руки зашарили в воздухе в поисках поручней, за которые можно было бы ухватиться. Хотел спорта —

руля, и двигателя — маленькая «зажигалка» выстреливает с места с динамикой настоящего спорткара. Причем с механической коробкой передач ускоряться получается даже медленнее, чем с 6-ступенчатым «роботом», 5,2 против 4,8 секунды соответственно. И «робот» уже настроен так, что даже в спокойном режиме он не «дергается», как первые версии этих трансмиссий, и работает... ну почти как традиционный автомат.

Помимо высоких скоростных характеристик, которыми отличались и «догонялки», Audi S3 обладает и отточенной управляемостью, без всяких там чугунных плит или ящиков с песком в багажнике.

Узкие, в полторы полосы, деревянные дороги Германии, где проходил тест нового поколения Audi S3, извилисты и коварны. Перепады как на гоночном треке, полно закрытых поворотов. Но за весь

день теста мне так и не удалось заставить S3 «повизжать» шинами. И признаюсь, до предела возможностей этого «горячего» хэтчбека я так и не дошел. Хотя местные законы приходилось нарушать, и не раз.

Audi S3 настолько многофункциональный автомобиль, что подойдет и девушке, не желающей мириться с превосходством мужчин на дороге, и молодым людям, скромным, но понимающим хоть что-то в автоспорте. Ну и опять же предоставляется спецслужб, работающим под прикрытием.

Алексей Аксенов, BFM, фото Audi

Миссия

БЕЗ ОГЛЯДКИ

Для кого придумали M6 Grand Coupe

BMW M6 GRAND COUPE	
Двигатель, тип	бензиновый, V8, 4395
Объем двигателя, куб. см	
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	560 при 6000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	680 при 1500–5750
Разгон до 100 км/ч, с	4,2
Максимальная скорость, км/ч	250 (305 с пакетом M Driver's Package)
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	9,9
Цена в России, руб.	от 7 350 000



сиди теперь, не жалуйся! А когда коллега начал на огромной скорости переставлять машину с одной полосы на другую, лавируя в потоке, мне стало уже совсем не по себе. Зажатая в спортивном режиме подвеска позволяла «большому купе» совершать эти маневры без какого-либо намека на крены. Но у меня, мотылявшегося по заднему сиденью, в организме такой системы не было. Не было ее и у ланча, метавшегося меня в желудке... Это меня, конечно же, ввела в заблуждение та самая пресс-конференция, случившаяся до тест-драйва. На трибуну

вышел глава подразделения M GmbH Фридрих Нитшке — переводчик сначала огворился и произнес «Фридрих Ницше» — и сказал следующее: — Сегодня мы показываем вам новый флагман линейки M. Еще ни один автомобиль с этой литерой не был так роскошен. Ему вторил Альберт Бирман, вице-президент M GmbH по инженерии: — В комфортном режиме у M6 Grand Coupe настройки подвески мягче, чем у M5... Странно было слышать эти слова от господ, которым больше пристало гово-

рить о «бескомпромиссной динамике» и «безупречной управляемости». Я думаю, это они специально убаюкивали, чтоб кто-нибудь из нас уubilся наконец. Ведь как говорил Ницше, раз уж мы про него вспомнили: «Мы гибнем от наших сил скорее, чем от слабостей. Свои слабости мы знаем, но сил своих мы не ведаем».

Ноздря в ноздрю

Надо бы ведать. Вот только присмотритесь к M6 Grand Coupe. Оно отличается от обычного «большого купе», конечно, не как DTM-версия, но все же. Расширенные колесные арки, обтекаемые наружные зеркала, двойные выхлопные трубы по краям заднего фартука — в сам фартук встроен диффузор из углеродистого пластика, который оптимизирует воздушный поток под днищем. Фирменные «эмочные» ноздри тут вообще кажутся огромными. Может быть потому, что по сравнению с той же M5 M6 Grand Coupe ниже на целых 58 мм.

Все равно

Внутри спереди спортивные сиденья с интегрированными в них ремнями

безопасности. Руль стильно прострочен фирменной красно-синей строчкой. Вот, собственно, только сюда и надо стремиться. Чтобы чувствовать, как по твоему велению просыпаются под капотом все 560 л.с. Чтобы самому дирижировать музыкой выхлопной системы: кажется, что между переключениями семиступенчатой коробки передач M с двойным сцеплением и функцией Drivelogic звук успевает прокатиться сразу по нескольким октавам. Чтобы самому укладывать машину в вираж, надеясь больше на себя, а не на M-дифференциал повышенного трения на заднем мосту, который вместе с DSC распределит тягу между задними колесами. Когда вот это все будет происходить в вашей жизни, вам будет совершенно все равно — две у вас двери по бортам или четыре, и сидит ли кто-нибудь на заднем диване.

Ну, а те, кто хочет разделить с водителем чувство скорости, пусть сходят в парк аттракционов. Или прыгнут с парашютом. Ощущения будут круче, а обойдутся — гораздо дешевле.

Дмитрий Гронский, фото BMW

РАБОТА ПОД ПРИКРЫТИЕМ

«Заряженная» Audi S3 в бою и на гражданке

МАШИНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ОТЛИЧИТЬ «ВОЛГУ ГАЗ-24» С «ЧАЙКОВСКИМ» МОТОРОМ ИЛИ ПРОСТО «ДОГОНЯЛКУ» 9-ГО УПРАВЛЕНИЯ КГБ МОГ ДАЛЕКО НЕ КАЖДЫЙ. НО КОЕ-КТО МОГ. СЕЙЧАС ТАКИЕ МАШИНЫ ДЛЯ «НАРУЖКИ» УЖЕ НЕ ИСПОЛЗУЮТ. А ВОТ НОВАЯ AUDI S3 ИДЕАЛЬНО ПОДОШЛА БЫ НА ЭТУ РОЛЬ.



Audi очень аккуратно относится к обновлению своих автомобилей. Причем всегда, и когда речь идет о модернизации, о смене поколений и даже о представлении спортивных версий.

Новая Audi S3 классический тому пример. «Отпарить» шильдики, и автомобиль можно поставить в «Гараж особого назначения» — никто не узнает в машине 300-сильный потенциал и отточенные характеристики по управляемости. Мало ли сейчас автомобилей с четырьмя выхлопными трубами и 18-дюймовыми колесными дисками. А заметить, что S3 на 2,5 см ниже обычной A3, вряд ли сможет даже сотрудник компании Audi. Чтобы сделать 300-сильный, не побоюсь этого слова, спорткар из обычного хэтчбека гольф-класса, Audi потребовался всего лишь 2-литровый мотор стурбонаддувом. Впрочем, не простой, а с самыми современными инженерными решениями. Например, разработчики установили на машине комбинированный впрыск топлива, который, по сути, объединяет



в себе преимущества распределенного и непосредственного впрыска.

В режиме «спорт» — на новой S3 также установлена система Drive Select, регулирующая настройки подвески,

руля, и двигателя — маленькая «зажигалка» выстреливает с места с динамикой настоящего спорткара. Причем с механической коробкой передач ускоряться получается даже медленнее, чем с 6-ступенчатым «роботом», 5,2 против 4,8 секунды соответственно. И «робот» уже настроен так, что даже в спокойном режиме он не «дергается», как первые версии этих трансмиссий, и работает... ну почти как традиционный автомат.

Помимо высоких скоростных характеристик, которыми отличались и «догонялки», Audi S3 обладает и отточенной управляемостью, без всяких там чугунных плит или ящиков с песком в багажнике.

Узкие, в полторы полосы, деревянные дороги Германии, где проходил тест нового поколения Audi S3, извилисты и коварны. Перепады как на гоночном треке, полно закрытых поворотов. Но за весь

Vorsprung durch Technik

Audi

Audi A8.

Программа «Первые лица»

- Длительный тест-драйв с подачей автомобиля по Краснодару
- Эксклюзивное качество отделки от quattro GmbH
- Персональный менеджер
- Привилегированный прием на сервис
- Специальные программы для корпоративных клиентов
- Audi Leasing – специальное предложение
- Любая кредитная схема на Ваших условиях
- Гарантия мобильности Audi

Ауди Центр Краснодар +7 861 210 43 70

000 «Элерон»

*Подробные условия предложения по телефону Ауди Центра Краснодар (000 «Элерон») +7(861)210 43 70 или на сайте www.audi-krasnodar.ru.

Товар сертифицирован. Реклама.

АВТОПЦЛОТ

НЕБО СТАНОВИТСЯ БЛИЖЕ

Mercedes-Benz S-Class — по ту сторону удовольствия

НАЧАЛО НА СТР. 13



Папа, футбол и правый мозг
«Новый флагман Mercedes-Benz потребляет гораздо меньше топлива, чем Кейт Ричардс „горючего“ на пике своей карьеры», — Доктор Дитер Цетше, председатель правления концерна Даймлер АГ и руководитель Mercedes-Benz Cars явственно старался избежать скучного официоза и потому источал сочные метафоры, представляя новую модель. Коллегу Мика Джаггера он упомянул по инерции, когда говорил о том, что S-Class для Mercedes-Benz — это как порт для Гамбурга, Мона Лиза для Леонардо да Винчи и Satisfaction для Rolling Stones. Вообще, в этот вечер Доктор, как сказали бы закоренелые интернет-пользователи, «жег». Он признался, что первый раз самую главную модель Mercedes-Benz увидел еще ребенком. На этой машине ехал сам Папа. И чтобы иметь возможность ездить на таком же шикарном авто, Цетше пришлось делать нелегкий выбор: либо возглавить Ватикан, либо концерн Даймлер... Очередной лихой скачок мысли, и вот уже спикер делится с публикой результатами последнего исследования британских экспертов, согласно которому 3000 выигравших в лотерею счастличиков первым делом купили себе автомобили, примерно по шесть транспортных средств на каждого человека. Не успела публика сообщить, к чему клонит оратор, как он тут же ловко

вырулил на нужную ему дорожку: среди купленных первым делом автомобилей обязательно должен быть и новый S-Class. И для такого прогноза есть весомый аргумент: прежний лимузин разошелся по планете полумиллионным тиражом. Впрочем, Доктор не велел собравшимся полагаться только на рациональные основания в отношении S-Class: «Используйте активнее правую часть мозга, она отвечает за эмоции, а без них никуда».

Класс беспилотников

Управлять каждым полушарием по отдельности — это целая наука. Но эмоционально в автомобиле меня, прежде всего, зацепила виртуальная передняя панель, которая смотрится как единое целое, хотя и представляет собой пару 12,3-дюймовых экранов: один для приборов, другой для мультимедийной системы Comand Online, работающей на базе двухъядерного процессора Intel Atom. Глядя на этот гигантский «планшет», с которого можно управлять всем чем угодно, не понимаешь одного: зачем в кабине нужны осязаемые кнопки и переключатели, коих коллеги насчитали аж 156 штук! Могу только предположить, что все «рудименты» оставлены ради представителей поколения X, все еще составляющего значительную часть потребительской аудитории Mercedes-Benz.



В разряд рудиментов стоило бы отнести и... руль. S-Class в теории легко обходится без водителя. То, о чем писали футурологи, сбывается: автомобиль отныне способен не только сам поддерживать заданное расстояние до движущегося

впереди автомобиля, тормозить, ускоряться, но и сам рулить, предугадывая действия других водителей или пешеходов, реагируя даже на тех, кто движется поперечным курсом. По словам инженеров компании, S-Class, в принципе, может уже сейчас даже сам уходить на обгон. Жаль, что на статической презентации исключалась возможность проверить автопилот. Впрочем, его серийное применение во всем многообразии функций еще предстоит согласовывать с юристами. Ведь отдельного законодательства для беспилотников на дороге пока не предусмотрено.

Упасть не встать

Обилие комфортных систем плюс атрофия водителя как необходимой для транспортировки единицы освободит дополнительное место и позволит превратить S-Class в SPA-салон. Уже сейчас в нем сзади стоят не какие-то там сиденья, а мягкие, упасть не встать, кресла. С электрорегулировкой в разных направлениях, наклоном спинки до 43,5 градусов, выдвижной подставкой для ног, подогревом, вентиляцией, управлением всеми функциями через «ай-пэд» и несколькими видами массажа, в том числе и релакса «горячими камнями». Выгнать кого-то, кто устраивался на заднем ряду, во время презентации было нереально: каждый по максимуму наслаждался расслабляющей процедурой. Меня поднялась с массажной кушетки заставила только просьба дедушки в красной бейсболке, в котором я признал легендарно-



го автогонщика Ники Лауду. «Я ненадолго, — сдохнул острый на язык австриец. — Мне без скрабов и обертывания».

Хасан Ганиев, фото Mercedes-Benz

РАСПРАВИТЬ КРЫЛЬЯ

Terrafugia TF-X

ТЕНДЕНЦИИ

НАЧАЛО НА СТР. 13



Американская компания Terrafugia черепашьими шажками приближается к серийному производству своего гибрида «бульдога с носорогом» — модели Terrafugia Transition. По сути это переднеприводный автомобиль ценою почти \$300 000, у которого есть складывающиеся крылья и толкающий винт, так что по американским законам он классифицируется как маленький спортивный самолет. После многих лет испытаний Terrafugia Transition готов к серийному производству, но дело осложняет долгий процесс сертификации. А пока в Terrafugia задумались над перспективной моделью TF-X, которая не будет нуждаться во взлетно-посадочной полосе. Установленные на шарнирах два мощных винта сначала будут поднимать «автомобиль» вверх, а потом переводить его полет в горизонтальную плоскость. Расчетная скорость Terrafugia TF-X порядка 320 км/ч, дальность полета 800 км.

По замыслу разработчиков, управление Terrafugia TF-X будет в большей степени контролироваться электроникой, так что на ее освоение потребуются не более 5 часов.

ПОПУЛЯРНАЯ МЕХАНИКА

Porsche 911 Turbo

Среди хитросплетения разных модификаций Porsche 911 версия Turbo всегда стояла особняком. Чего только стоит двойной турбонаддув с изменяемой геометрией — не самое характерное для бензиновых двигателей решение из-за очень высокой температуры выхлопных газов. Отдача 3,8-литровой оппозитной «шестерки» нового Turbo повысилась до 520 л.с. и 660 Нм. Шасси нового Turbo полноуправляемое — два рычага задней подвески имеют электромеханический привод, обеспечивая подруливание задних колес. На малых скоростях они поворачивают в противофазе с передними колесами для лучшей маневренности, а на высоких, напротив, в ту же сторону повышая устойчивость. Большой стабильности также способствует активная аэродинамика: с ростом скорости выдвигается передний спойлер, а антикрыло меняет угол атаки, нагружая заднюю ось дополнительными 140 кг прижимной силы.



Volkswagen Phaeton. Избранное

У нас с Вами много общего: самодостаточность и стиль, точность движений и требовательность к деталям. Бесспорно, благородство — удел избранных.

Volkswagen Phaeton. Ручная работа. Сделано в Германии.



Das Auto.

Официальный дилер Volkswagen Ключавто

г. Краснодар, ул. Дзержинского, 231/1, тел.: +7 (861) 227-88-77, сайт: фв.ключавто.рф