

АВТОПЦЛОТ

Галопом и трусцой

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

Что предлагает русской семье американская Venza

НЕ ВСЕ НОВОСТИ ИЗ БОСТОНА ДО НАС ДОХОДЯТ ОПЕРАТИВНО. ВОТ, НАПРИМЕР, МАЛО КТО ЗНАЕТ, ЧТО НЕДАВНО НЕКАЯ КРИСТИНА САНДЕР ПРОГУЛИВАЛАСЬ ПО ОДНОМУ ИЗ МЕСТНЫХ ПАРКОВ И РЕШИЛА СФОТОГРАФИРОВАТЬСЯ НА ФОНЕ ПАМЯТНИКА ДЖОРДЖУ ВАШИНГТОНУ. КАК РАЗ В ТОТ МОМЕНТ МИМО ПРОБЕГАЛ ОСКАРОНОСНЫЙ АКТЕР КЕВИН СПЕЙСИ, ПРИЕХАВШИЙ В БОСТОНА НА НЕСКОЛЬКО ДНЕЙ И СОВЕРШАВШИЙ ОБЫЧНУЮ ПРОБЕЖКУ. НЕ РАСТЕРЯВШИСЬ, ОН БУКВАЛЬНО ВПРЫГНУЛ В КАДР СО СЛОВАМИ «А ВОТ И ФОТОБОМБА!», И ПОКА ВСЕ ПРИХОДИЛИ В СЕБЯ, ПОБЕЖАЛ СЕБЕ ДАЛЬШЕ.



TOYOTA VENZA
Двигатель, тип
Объем двигателя, куб. см
Максимальная мощность, л.с. при об/мин
Макс. крут. момент, Нм при об./мин.
Привод
Трансмиссия
Максимальная скорость, км/ч
Разгон 0-100 км/ч
Расход топлива, смешанный, л на 100 км
Цена в России, руб.



рядный, 4-цилиндровый, бензиновый
2672
185 при 5800
247 при 4200
передний
6АТ
180
9.6
9,1
от 1 570 000

полный
6АТ
180
10.2
10.0
от 1 671 000

По мне, так Venza — фотобомба и без голливудской поддержки. Хотя Спейси мог впрыгнуть и к нам в кадр, потому что в Бостоне бегают не только в парках, а вообще везде, кроме проезжей части. Фотобомба, потому что автомобиль вышел, особенно для Toyota, внешне удивительно стильным. Может быть, оттого что этой моделью не хотели угодить всей планете, а разработали ее полностью в США исключительно для американского же рынка. Модели уже пять лет — в 2012 году Venza даже уже успела немного обновиться — и спрос на нее год от года растет.

На горошине

Но не в этом приятном феномене причина появления Toyota Venza на российском рынке. Как натюрморт в мультипликационном фильме про Простоквашино закрыл собой дырку на обоях, так и Venza закроет собой пробел в продуктовой линейке японской марки, заняв место между RAV4 и Highlander. Или даже два места, второе — между

опять же RAV4 и Camry. В этой попытке усидеть на двух стульях кроется ключ к разгадке сути автомобиля. Его могли бы наречь универсалом, или даже минивэном. Но это было бы слишком банально. Ведь сегодня как маркетолог модель спозиционирует, так она и будет продаваться. А потому Venza — «автомобиль с проходимостью кроссовера, управляемостью седана, а функциональностью хэтчбека».

По своим габаритам она далеко ушла от RAV4 и максимально приблизилась к тем самым Highlander и Camry. Так, она слегка длиннее их обоих, чуть шире Camry, но все же уже и ниже Highlander. Но дорожный просвет! 205 мм — не хватает до Highlander всего 1 мм, который даже бы и Принцесса на горошине, если посадить ее за руль, не почувствовала бы.

Сладко спать

Принцесса вообще бы осталась довольна. Во-первых, сев за руль, она не испачкала бы подол своего платья. Над этим

у Venza поработали особо: автомобиль хоть и высокий, но благодаря многочисленным тестам с участием людей разного роста и комплекции была найдена оптимальная высота дверного проема, весьма, кстати, широкого. Во-вторых, места для детей на заднем сиденье вдвойне! Наклон спинки регулируется, то есть даже кресло группы 2-3 здесь можно установить в положении сна. Ну и, в-третьих, отсеков, кармашков и боксов тут столько! В них что хочешь можно расставить. Хотя, конечно, темно-коричневое псевдо-дерево отделки — просто фи!

Хотя куда важнее, останется ли доволен Venza муж принцессы. Ему, например, важнее, достаточно ли велик самый большой отсек для перевозки вещей? Так вот — он огромен: 957 л, а если посадить детей и сложить спинки задних сидений — так все 1987 л. Отлично, тогда время заводить мотор.

Тут, к слову, разнообразия не предусмотрено. Двигатель — только четырехцилиндровый, объемом 2,7 л мощностью 185 л.с., коробка передач — только шестиступенчатая автоматическая. Разгоняется Venza без драйверского пинка в спину, едет собранно, но мягко, колдобины — а их в окрестностях Бостона предостаточно — «проглатывает» с особой заботой, так что — да, детей сзади рано или поздно сморит сон. Поэтому в повороты лучше заходить плавно, и тогда вы получите удовольствие и от автомобиля, и от семейной жизни.

Любим счет

Не знаю почему, но все уверены, что американцы умеют считать деньги. Так вот, если и нам посчитать, что за Venza дается нам за назначенную цену базовой комплектации «Элганс», то выйдет, что предлагаемый набор функций — фактически топовый: среди прочего здесь есть ксеноновые фары, электропривод обоих передних сидений, два огромных люка, круиз-контроль, задний парктроник. Добавив денег, можно разжиться полным приводом и такими излишками,

как камера заднего вида или электропривод двери багажника.

Есть у Venza и те самые мелочи, которые на первый взгляд действительно кажутся мало-значительными, но в итоге именно за них начинаешь по-настоящему ценить свою покупку.

Во многих машинах сегодня есть система контроля слепых зон. Датчики, провода, лампочки мигают. А у Venza ничего не мигает. Просто в зеркалах заднего вида есть панорамные секции мониторинга слепых зон. Просто? Элементарно. А главное, экономит деньги, которые, конечно же, любят считать не только американские, но и российские семьи.

Или вот еще — подлокотник. Большой, удобный, со сдвижным отсеком, двумя подстаканниками и прилагаемой к ним удобной мягкой вставкой для тонких банок или бутылок. Но тут есть еще два узких отсека — для мобильных телефонов. Внизу каждого из отсеков — небольшое отверстие. Для чего? Чтобы воткнуть подзарядку, которая другим концом вставляется в розетку или USB/AUX порт, расположенный внутри подлокотника. И нигде больше не торчат больше провода, телефон — под рукой. Мелочь, но ведь как удобно-то!

Простые истины

Чтобы проникнуться духом Бостона, мы с трудом нашли свободное местечко для парковки Venza и... победили. Кевин Спейси, конечно, мимо нас не пробежал. Зато бежали обычные бостонцы — в одиночку, с друзьями и даже целыми семьями. Выглядело это так: вот бежит мама и аккуратно толкает перед собой коляску со спящим малышом. Но тут у нее звонит мобильный, ответив на звонок, она сворачивает с маршрута и подбегает к... Toyota Venza! Не нашей, а своей, закрепляет сзади люльку со все еще спящим малышом, закидывает в багажник шасси от коляски и едет, видимо, домой. Пробежка — это хорошо, но кормление мужа ужином, надеемся, в американских семьях еще никто не отменял.

Анна Килимин фото Toyota

ПИСЬМА С ДОРОГИ

Porsche 911 Carrera 4S

«Наверное, для того чтобы «водить 911, нужно проходить специальные водительские курсы?» — спросил меня друг. Даже учитывая, что максимальная скорость полноприводной Carrera 4S составляет 297 км/ч, а разгон до этих значений занимает не больше времени, чем намазывание джема на бутерброд. В общем-то... нет.

В конечном итоге убивает не скорость, убивают мозги, и 400 л.с., безусловно, открывают для этого широкие возможности. Но если вы не делаете глупостей, 911 окажется безопаснее любого семейного автомобиля с его тоненькими шинами и маленькими, как чайные блюдца, тормозами. Ощущения при замедлении как в палубном истребителе, который зацепился за трос авианосца, шины держатся за асфальт как бультерьер за ногу дворника, а электроника ненавязчиво страхует от грубых ошибок. Покуда отключен гоночный режим Sport plus, превращающий процесс езды в остроту, как нерв, грохочущую вакханалию, 911 умиротворяюще спокоен и позволяет себе мягкие, миллисекундные задержки в реакциях на газ, чтобы без лишнего неудобств катиться в пробке. Даже посадку за рулем трудно назвать сколько-нибудь экстремальной или просто необычной, хотя фирканье небольшого сталеупрокатного цеха за спиной и волнующие «бедрa» задних крыльев в зеркалах не дают забыть, где вы находитесь.

Ехал бы сзади и любовался, но окружающим интереснее, кто сидит за рулем. И если про новый Volvo у вас еще могут поинтересоваться про цену и прочие пустяки, то водителя 911 встречают как-то настороженно: то, что кто-то купил себе не Сауеппе, уже вызывает сомнения во вменяемости. Это в США заднемоторный Porsche покупает каждый четвертый клиент марки — у нас двадцать шестой. На месте дилера вы давал скидку на Сауеппе за участие в тест-драйве 911 — покупатель сам утром приползет со слезами и разбитой копилкой: «Беру! Обещ!» Хотя по сути дела просто прокатился на глубокой эволюции Volkswagen 80-летней давности.

Спроектировав «Жука», Фердинанд Порше позаимствовал у него выражение лица, ходовую часть, заднемоторную компоновку, оппозит-



ный двигатель, а на протяжении следующих долгих лет его дети и внуки просто доводили то, что получилось, до звенящего совершенства. К конкретнoй этой машине приспособили музыкальную систему Burmester стоимостью 200 000 рублей и керамические композитные тормоза в два раза дороже. Но даже при таком уровне цен Porsche все равно как-то удается сохранять ореол умеренности, а главное — ехать так, как не едет ни один автомобиль. Уже сложно говорить о какой-то коварности заднемоторного характера — после длительной селекции 911 стал очень устойчив. Разгруженный передок практически не рыскает на разгоне, и в занос купе, если нужно, уходит по-кошачьи мягко. Но главное, дарит какое-то естественное чувство сопричастности движению: двигатель хрипло бурлит, пробегая по телу вибрацией, а через увесистый, как столовое серебро, руль в руках пульсирует дорога и два передних колеса. И даже если на спидометре только 50 км/ч — кайфа от этого ничуть не меньше.

А еще это полноценный автомобиль для ежедневной эксплуатации. Для этого у Carrera 4S есть полный привод, подвеска, которая проглатывает ямы лучше, чем некоторые кроссоверы, приемлемый клиренс, возможность заказать крепления для детского сиденья и пугающего вида ниша багажника, куда вмещается содержимое продуктовой тележки из гипермаркета. Лишь про курсы я другу слухавил — они все-таки очень желательны. Правда, в не зависимости от марки и модели автомобиля.

С заднемоторным приветом, Илья Фролов

Mercedes CLS Shooting Break

Москвичи — хорошие люди, но квартирный вопрос их испортил, а вопрос пробок превратил окончательно в сволочей.

Сволочность лезет в Москве из всех щелей, растекаясь по скошенным от вековой несправедливости улицам и продавленным от времени бытия магистралям. Столичный мегаполис выдавливает своры социопатов из загаженных подъездов в жилых массивах, которые, создается впечатление, специально возводятся столь кучно на самой большой территории в мире, чтобы культивировать ненависть и чтобы в конечном итоге быть разрушенными этой самой ненавистью изнутри и добитыми снаружи контрольным выстрелом супостатского оружия или очередного небесного «чebаркyля». Злобные создания выползают также в большом количестве из недр метро. Но, пересев за руль, они не становятся милее, потому как попадают в не менее удушливую ловушку: съезд с МКАД в область в выходные дни представляется еще более омерзительным анатомическим образованием.

Москва — несимпатичный и недружелюбный город днем, но нет ничего непригляднее и страшнее столицы в ночь накануне уикэнда. Я в этом убедился, после того как мне пришлось повозить по больницам захворавшего родственника. Приемные отделения от заката пятницы до субботнего рассвета как ни в какую другую ночь залиты кровью, соплями, желчью и пронизаны хрустом сломанных челюстей, конечностей и попутных; вазовских «девяток» — разномастных и разновозрастных «бэушек» с транзитными фиговыми, а может, и липовыми листочками вместо регистрационных знаков; временно въехавших почему-то со среднеазиатами за рулем прибалтийских тачек... Стыдно расписываться в собственной трусости, но так осторожно, боясь собственной тени, я давно не ездил, как в ту ночь за рулем малолитражки, принадлежащей родственнику.

Из больницы я забирал его ровно через неделю и тоже ближе к ночи. Но уже за рулем другого автомобиля. Это был Mercedes CLS Shooting Break. Как от солнечного луча съезжают и загибаются самые жуткие монстры и страхи, так, казалось, отлетала прочь и вся пятничная нечисть от моего CLS. Не могу точно ска-



зать, в чем здесь дело. То ли размер таки имеет значение [а автомобиль без малого — 5 метров в длину), то ли его особая стать так действовала на окружающих. Если я мягко моргал кому-то фарами [между прочим, про CLS утверждал, что это первый в мире автомобиль с полностью светодиодными фарами повышенной мощности), то он, не ерепенясь, тут же принимал вправо. Если я, уступая эмоциям и недовольному баритону 585-сильного двигателя V8, чуть резвее других стартовал со светофора, то никто почему-то не пытался померяться со мною этими самыми... «нюнтоно-метрами». К слову, вопреки опасениям, мой недельный тест «стреляющего брейка» не стал одним большим путешествием вокруг АЗС. Система «старт-стоп» по копейкам берегает капитал, как умная электроника бережет лишние нервы, четко следя за тем, чтобы автомобиль не покидал пределы своей полосы, уверенно держал заданную дистанцию до впереди идущих машин, сам тормозил в заторах, сам находил свободное место на стоянке и парковался в полностью автоматическом режиме. Ровно на неделю CLS почти примирил меня с московскими реалиями. Так что на какое-то время предположение о том, что во всем виноваты машины, а люди у нас все-таки хорошие, не казалось мне ребяческой глупостью.

С верою в доброту, Хасан Фариев.