

АВТОПИЛОТ



коммерсантъ | автопилот | юг россии

пятница 30 августа 2013 №156 (5187)

БЕЛОЕ ПОЛНИТ

Новый Subaru Forester с Harman/Kardon, но без ноздри

ОН ПО-ПРЕЖНЕМУ УНИВЕРСАЛЕН, КАК ШВЕЙЦАРСКИЙ НОЖИК, ПРОСТ, КАК КАЛАШНИКОВ, И КРАСИВ, КАК АППАРАТ ДЛЯ СОРТИРОВКИ ПИСЕМ! А ЕЩЕ ЭТО ЛУЧШИЙ SUBARU В ИСТОРИИ — ТАК СЧИТАЕТ РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА FORESTER ТАКУДЖИ ДАИ ИЛИ ПРОСТО ДАИ-САН.

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

САДИСЬ В ЧЕТЫРЕ BMW 4-Series

ТЕНДЕЦИИ

После выхода в свет «единички» BMW от французского дизайнера Николя Юэ можно было ожидать не менее противоречивой работы, но готовящееся к дебюту на осеннем Франкфуртском автосалоне купе третьей серии имеет классический элегантный дизайн и уже успело сменить тройку в индексе на четверку. За счет уменьшенной высоты и увеличившейся длины и ширины кузова силуэт BMW 4-Series стал динамичнее. По сравнению с седаном у купе изменены углы развала колес, перенастроены пружины и амортизаторы, дорожный просвет занижен на 10 мм. Инженеры также добились идеальной развесовки по осям 50 на 50, при этом центр тяжести купе находится ниже 500 мм — это лучший показатель среди всего модельного ряда. Оттачивая ходовые качества, в BMW также уделяли большое внимание экологическим показателям: новинка оснащена системами регенерации Brake Energy Regeneration и старто-стоп, индикатором оптимального момента переключения передач, а в специальном режиме Eco Pro автомобиль может экономить до 20 процентов топлива.



Жизнь после ноздри

Еще семь-восемь лет назад в Subaru искренне верили, что их задача — просто продолжать развивать свои инженерные наработки, но, оказалось, времена уже изменились: люди все меньше вникают в технические детали, все больше обращая внимание не на симметричный полный привод, а на надпись Harman/Kardon на динамиках аудиосистемы. И все-таки Subaru фирма, прежде всего, инженерная. Любая машина — компромисс между порою прямо противоположными пожеланиями инженеров, дизайнеров, маркетологов, но окончательно решение в команде Forester всегда было за руководителем проекта Даи-саном — инженером с почти тридцатилетним субаровским стажем, который до этого работал над Tribeca и XV. Хитросплетения чертежей его не пугают: «Самое сложное было утвердить окончательные размеры автомобиля и дизайн, которые бы удовлетворили требованиям всех рынков».

При этом, говоря об инженерном перфекционизме Subaru, не стоит представлять себе сложнейшую электронику с радаром, камерами и множеством сервоприводов: большинство задач достигается простыми механическими решениями, как в задних амортизаторах «Лесника». Под большой нагрузкой чисто механически приоткрывается клапан дополнительного масляного резервуара, который повышает давление внутри амортизатора и задняя подвеска самовыравнивается, сохраняя устойчивость и демпфирующие свойства.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТ. 12

Легкие туфли-мокасины, расстегнутый темный пиджак, надетый на светлую рубашку, очки, живой огонек в глазах — среди типажей работников автомобильной индустрии распознать японского инженера едва ли не проще, чем стендистку автосалона. Так год назад выглядел Масуда-сан — куратор проекта BRZ, практически также выглядит Даи-сан — куратор проекта Forester. Сжимая в пальцах сигарету и распечатки с графиками, он стоит на улице и, шевеля губами, проговаривает английский текст технической презентации, а ветер с берегов Волги изо всех сил пытается сдуть его с крыльца. Потом его спич во время презентации будет то и дело заглушать звон падающих на кухне столовых приборов и крики поваров, а пара заключительных слов

от руководителя «Академии Subaru» Дмитрия Филонова растянется почти на час. Это сотрудники российского представительства знают, что если Дмитрий начал рассказывать про конструкцию субаровских машин, то его не остановить, а Такудзи Даи лишь растерянно улыбается и поднимает брови — сразу после пулеметной очереди из слайдов про каркас кузова и конструкцию подвески появляется картинка с компьютерным чертежом вакуумного насоса тормозов, рубашки охлаждения двигателя и прочих чудес, о существовании которых мы уже стали забывать. «Это послужило для меня уроком, — смеялся потом японский инженер, — лично я уже был готов поужинать, но люди, оказывается, готовы так долго слушать про технику».

ТО, ЧЕГО НЕ МОЖЕТ БЫТЬ DTV Shredder



На фоне первой разработки BPG Werks — скутера-трансформера The Uno с убиравшимся, как у самолета, передним колесом, вторая модель компании выглядит более традиционно, хотя классифицировать DTV Shredder одним словом еще сложнее. Сочетая в себе признаки и достоинства скейтборда, квадроцикла, гидроцикла и просто танка, DTV Shredder оснащен 13-сильным бензиновым двигателем Lifan и способен разогнаться до 48 км/ч. Наездник держится за складывающуюся рулевую колонку, на ней же расположена гашетка газа и рычаг дисковых тормозов. Ноги стоят на похжей на скейтборд поворотной доске — наклоняя ее, можно поворачивать вездеход в нужную сторону.



Innovation that excites®

NISSAN JUKE С ТЕХНОЛОГИЕЙ GOOGLE™ SEND-TO-CAR.™ ПРЕВРАЩАЯ ДВИЖЕНИЕ В ДРАЙВ.



от 619 000 руб.²

ЗАПИШИТЕСЬ НА ТЕСТ-ДРАЙВ

Ростов-на-Дону, ул. Вавилова, 59, 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 Рыбна, 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



¹Перечисленные опции входят не во все комплектации. ²Рекомендованная розничная цена на а/м Nissan Juke с механической трансмиссией в комплектации Base (базовая). Предложение ограничено. Подробности в салоне. *Иновации, которые восхищают. **Отправь маршрут в автомобиль. На правах рекламы.

АВТОПЦЛОТ



КОРМА ПРЕМИУМ КЛАССА

Новый седан для тех, кто их любит

РАЗВИТИЕ ГАММЫ КУЗОВНЫХ ВЕРСИЙ AUDI A3 ПОДОШЛО К СВОЕМУ ЛОГИЧЕСКОМУ ЗАВЕРШЕНИЮ. ДЛЯ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ КУЗОВ СЕДАН В ГОЛЬФ-КЛАССЕ, МЯГКО ГОВОРЯ, НЕ ВОСТРЕБОВАН. ЗАТО ТАКИЕ ПРОГРЕССИВНЫЕ СТРАНЫ, КАК РОССИЯ, США, КИТАЙ И ПРИМКНУВШИЕ К НИМ ГОСУДАРСТВА ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ ЖДУТ МАШИНУ С НЕТЕРПЕНИЕМ. ПОКА ПРОИЗВОДЯТ ЕЕ ТОЛЬКО В ВЕНГРИИ И ПОКА ТОЛЬКО В ОБЫЧНОМ, МАССОВОМ ВАРИАНТЕ С ЛИТЕРОЙ «А». ОДНАКО И 300-СИЛЬНЫЙ СЕДАН «S» ТОЖЕ НЕ ЗА ГОРАМИ.



Неинородное тело

Итак, Audi A3 Sedan. К чести разработчиков новой машины отметим, что они не пошли по порочному пути пристыковки седанного «задка» к уже имеющемуся базовому хэтчбеку — такой эволюционный ход, как известно, рождает стилистических уродцев. Нет, у седана свой кузов, он создавался хоть и не совсем с нуля, но все же без явной привязки к трех- и пятнадцатидверкам. Результат налицо: машина получилась весьма гармоничной буквально во всех своих линиях, формах и пропорциях, ничто в ней не выглядит инородным телом. На международной презентации не было слышно ни одной журналистской претензии к дизайну, а хвалили его много — случай, скажу я вам, редчайший. В общем, удалась конфетка...

Длина седана — без малого четыре с половиной метра. Он на три спичечных коробка длиннее пятнадцатидверки Sportback и более чем на четыре коробка превосходит трехдверку. Соответственно, мы вправе ожидать неких багажных бонусов — и они тут есть. В багажник седана входит на 60 и 45 л поклажи больше, чем в упомянутые хэтчи. Но, правда, седан сильно проигрывает по общей вместимости при сложенных задних сиденьях — тут уж ничего не поделаешь. Проем багажника — это не пасть задней двери, много не заглотит.

На задних сиденьях седана достаточно просторно. Или, по крайней мере, не тесно. Если вы роста не баскетбольного, то коленками не упретесь, и крыша, хоть и заниженная к корме, на темечко не ляжет. Вот только в середине заднего ряда не садитесь — там большой напольный тоннель, да еще и «климатическая» коробка с дефлекторами торчит, и потому ноги поставить некуда. Пятый взрослый тут явно лишний.

Остановка по требованию

Моторная гамма седана A3 для российского рынка состоит из трех двигателей. Открывает ее бензиновый 1.4 TFSI — турбонаддув и непосредственный впрыск в одном флаконе, который выдает 140 «лошадей», а продолжает 180-сильный 1.8 TFSI. Оба мотора демонстрируют поистине дизельные повадки в плане подхвата с самых низов: первый выходит на максимум тяги при полутора тысячах оборотов, а второй и того раньше — при 1250. Что интересно, несмотря на существенную разницу в объеме и мощности, они выдают одинаковый

крутящий момент — 250 Нм. Но старший двигатель, как уже сказано, начинает максимальную выдачу пораньше, а заканчивает попозже и, что тоже важно — с пика тяги он сходит аккурат в той точке, где выходит на пик мощности. Это, наряду с большей мощностью, существенно добавляет машине прыти. Но надо сказать, что и младший мотор отнюдь не рохля: в принципе, его вполне хватает на все ездовые дела. Кстати, на иностранные рынки его сватают с очень интересной «экофишкой» — системой COD (Cylinder On Demand — «цилиндр по требованию» или, точнее сказать, «по потребности»), которая на малых нагрузках отключает пару из четырех имеющихся цилиндров, что, разумеется, способствует пушей экономии и экологии. Но нам почему-то без COD'a...

Завершает гамму 150-сильный турбодизель 2.0 TDI. Нормальный такой, вполне себе тяговитый. И, что хочется особо отметить, тишайший. Никакого даже намека на тракторный рык — его вообще не слышно. На холостых и не поймешь, включен ли он, пока не глянешь на тахометр. Ну, а потом — в заднее зеркало, чтобы с гордостью убедиться: у тебя седан.

Сергей Сорокин, фото Audi

ИНСТРУКЦИИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ

МИССИЯ ВЫПОЛНИМА

Mission RS

Несмотря на то что в прошлом году в мире было продано лишь 120 000 электромобилей (по сравнению с 85 млн автомобилей с двигателями внутреннего сгорания), а электрические технологии остаются на невысоком уровне развития, этот сегмент продолжает расти, а самым большим рынком сбыта транспорта на электротяге в обозримом будущем обещают остаться США. Здесь даже проводятся гонки между электрическими мотоциклами, и одну из моделей-победительниц этих соревнований теперь может приобрести любой желающий. Электроцикл Mission RS калифорнийской фирмы Mission Motors оснащен электрическим двигателем мощностью 160 л.с., который позволяет разогнаться до 240 км/ч и набирать первую «сотню» за 3 секунды. На месте традиционного ДВС и топливного бака здесь установлен вертикальный блок из аккумуляторов, емкости которых хватает на 220 км пути. Цена Mission RS составляет \$56 499.



ВЫСОКОЕ НАПРЯЖЕНИЕ

Nissan ZEOD RC



История Nissan ZEOD RC началась с появления спортпрототипа DeltaWing созданного конструктором Бенном Боулби для тендера на новую машину чемпионата IndyCar. По замыслу Боулби треугольная форма должна была уменьшить лобовое сопротивление и позволить использовать небольшой мотор. Тендер проект не выиграл, но попал под опеку Nissan, и DeltaWing даже выступил под номером «0» на марафоне в Ле Мане 2012 года. В своей новой реинкарнации конструкция треугольного гоночного болида стала еще интереснее: у ZEOD RC появился «фонарь», как у истребителя, и электрическая начинка, схожая с серийным Nissan Leaf. Этого достаточно, чтобы ZEOD RC мог набирать скорость более 300 км/ч. Электромобиль заявлен для участия в Ле Мане 2014 года, но за сутки марафонские прототипы проходят дистанцию чемпионата Формулы-1, и как в Nissan планируют обеспечить необходимый запас хода и быструю подзарядку батарей, пока неизвестно. На ZEOD RC планируется испытать новые электрические технологии, которые могут быть использованы при создании ниссановского спортпрототипа категории LMP1.

МОДЕЛЬ ДЛЯ СБОРКИ

Toyota Camatte57s

Особое внимание на одной из крупнейших в мире выставок игрушек Tokyo Toy Show в этом году было уделено всевозможным головоломкам для смартфонов и планшетов, хотя заслуженной популярностью пользовались и традиционные фавориты азиатского рынка: игрушки героев аниме и всевозможные электронные питомцы. Был на выставке и стенд компании Toyota — таким образом японцы постарались привлечь внимание семей. Представленный на Tokyo Toy Show электрический концепт Camatte57s имеет длину три метра и трехместный салон. Педали и центральное сиденье Camatte могут быть настроены таким образом, чтобы постигать навыки управления электромобилем могли даже дети. На двух задних креслах в этом случае могут устроиться родители, причём тому, кто сидит справа, будет удобно вмешаться в управление. Кузов Camatte57s состоит из 57 легкосъемных панелей разного цвета и формы — в процессе сборки электромобиля может приниматься участие все семья, а ребенок узнает много интересного о его конструкции.

Имя концепта отражает идею того, что люди должны больше контактировать друг с другом и своим транспортным средством. Camatte по-японски означает «забота», «уход».



МОЛОДАЯ ШПАНА

Mazda3 как возрастная категория

ДЕСЯТЬ ЛЕТ СПУСТЯ ГЕРОИ РОМАНОВ ВЗРОСЛЕЮТ, ИХ ДАМЫ СЕРДЦА БЕЗНАДЕЖНО УВЯДАЮТ, А БОЕВЫЕ ЛОШАДИ И ВО ВСЕ ОКОЛЕВАЮТ. ДЕСЯТЬ ЛЕТ СПУСТЯ ПОСЛЕ ПОЯВЛЕНИЯ МОДЕЛИ MAZDA3 ЕЕ ПОКЛОННИКИ И ПОКЛОННИЦЫ ВСЕ ТАК ЖЕ НЕПРИЛИЧНО ЮНЫ, А ЕЕ ЛОШАДИНОЙ ПРЫТИ ТОЛЬКО ПРИБАВИЛОСЬ.

МАШИНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ



MAZDA3

Двигатель, тип
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, с
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км

бензиновый, 4-цилиндровый	бензиновый, 4-цилиндровый
1496	1998
100 при 6000,	120 (165) при 6000
150 при 4000,	210 (210) при 4000
6 MT	6 MT или 6 AT
185	198 (210)
10,7	8,8 (8,2)
5,0	5,1 (5,8)

Коммерческое счастье компании Mazda в России несется на удачной «тройке». Половина продаж в стране приходится именно на эту модель, за которой закрепился и совершенно определенный имидж — автомобиля для бесшабашных, а порой и безбашенных молодых людей и таких же молодых и дерзких фифочек. Это не авторские спекуляции, а вполне конкретные социологические и маркетинговые данные, которыми оперируют менеджеры самой Mazda. Выпуская на рынок третье поколение третьей модели, в Mazda очень надеются не избавиться, а сохранить ядро целевой аудитории — молодую шпану.

На любви с первого взгляда строятся отношения с Mazda3 у большинства автолюбителей. В такой ситуации промах дизайнеров может стать просто роковым, и потому, очевидно, они постарались не рисковать, вложив в автомобиль то же kodo, то есть душу, что уже открылась нам в больших моделях марки. Обладатель более 130 различных наград, Mazda3, однако, цепляет молодежь не столько ярким имиджем, сколько модными гаджетами. В первую очередь,

это проекционный дисплей, представляющий небольшую выдвинутой щиток у лобового стекла и помогающий водителю не отвлекаться от дороги, а ментально считывать глазами информацию о скорости, навигации и предупреждениях от систем безопасности. В частности, той, что следит за выездом за границы дорожной полосы. Мультимедиа с 7-дюймовым сенсорным дисплеем накрывает пользователя электронным «облаком» Aha, открывая ему возможность ставить «лайки», отсылать твиты, подключаться к десяткам тысяч радиостанций и «браузить» миллионы сайтов. Выбирать из меню развлечений он может и вовсе без рук благодаря функции голосового управления.

Реноме «бесшабашных» за водителями Mazda3 только укрепится: автомобиль потерял 89 кг общего веса и пополнился новыми наработками из технологий Skyactiv, отчего стал еще стремительнее как по сухим цифрам, так и по живым непосредственным ощущениям автора. Пусть ему уже давно не 17.

Александр Ставров, фото Mazda

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
6AT
180
9,6
9,1
от 1 570 000

полный
6AT
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 модели 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 закрывает 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 назвать универсалом, или даже минивэном. Но это было бы слишком банально. Ведь сегодня как маркетолог модель позиционирует, 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 вдоволь! 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 «Элеганс», 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 начнешь 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 Килимник фото Toyota

ПИСЬМА С ДОРОГИ

PORSCHE 911 CARRERA 4S

MERCEDES CLS SHOOTING BREAK

«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 острую, как нерв, грохочущую вакханалию, 911 митотворяюще спокоен и позволяет себе мягкие, миллисекундные задержки в реакциях на газ, чтобы без лишнего неудобства катиться в пробке. Даже посадку за рулем трудно назвать сколько-нибудь экстремальной или просто необычной, хотя фирканье небольшого сталепрокатного цеха за спиной и волнующие «бедра» 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 Saueppe, уже вызывает сомнения во вменяемости. Это в США заднемоторный Porsche покупает каждый четвертый клиент марки — у нас двадцать шестой. На месте дилеров я бы давал скидку на Saueppe 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 конкретному 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

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

Сволочность лезет в Москве из всех щелей, растекаясь по скошенным от вековой несправедливости улицам и продавленным от бремени 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 «чехаркуля». 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 пропитаны хрустом сломанных челюстей, конечностей и судеб. А между тем весь город — сплошная тарантинговская декорация на отечественный лад. Кажется, что в эти часы на проспектах и площадях Белокаменной начинается шабаш, на который собираются сотни, тысячи разновеликих автомобильных «качков», провоцирующих на драку с погоней всех встречных и попутных; вазовских «девяток» — разномастных и разновозрастных «бэушек» с транзитными фигурками, а может, и липовыми листочками вместо регистрационных знаков; временно въехавших почему-то со среднеазиатскими 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 сжигаются и загибаются самые жуткие монстры и страхи, так, казалось, отлетела прочь и вся пятничная нечисть от моего CLS. Не могу точно ска-



зать, в чем здесь дело. То ли размер таки имеет значение (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 утверждают, 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 бережет 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 Ганиев.

АВТОПЦЛОТ



БЕЛОЕ ПОЛНИТ

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

Новый Subaru Forester с Harman/Kardon, но без ноздри

НАЧАЛО НАСТР. 9



SUBARU FORESTER

Двигатель, тип дувом
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, с
Расход топлива (смеш. цикл), л на 100 км
Цена в России (руб.)

бенз., V4

1995
150 при 6200
198 при 4200
вариатор Lineartronic
192
11,8
7,9
от 1 188 000

бенз., V4 стурбонад-

1998
241 при 5600
350 при 2400-3600
221
7,5
8,5
от 1 695 000

Именно вследствие инженерного поиска «погибла» и знаменитая ноздря на капоте. За ней образовывалось завихрение, и часть воздуха утекала из ноздри в область разрежения. Теперь эффективность охлаждения интеркулера турбины повысили, направив к нему поток прямо из радиаторной решетки по пластиковому кожуху внутри капота. Странно, но из уст сотрудников Subaru все это звучит не так уж безнадёжно скучно.

Во всех направлениях

Заметно, что все большее значение для Subaru играет и дизайн. Да, Forester по-прежнему утилитарен и скуп на декоративные украшения, но вспомните одуловатое «лицо» машины позапрошлого поколения, выглядевшее не менее привлекательно, чем строительный кран или резиновые сапоги.

В силуэте, линиях остекления, задних фонарях нового «Лесника» есть даже какая-то преемственность. Чтобы увеличить пространство в салоне, передние стойки крыши сдвинуты вперед, и машина кажется визуально квадратней и меньше, хотя на деле чуть-чуть выросла во всех направлениях, например, на 35 мм в длину. На корпусе одной из противотуманных уже облупился хром, но это машина из предсерийной партии, отправленная из Японии морем еще несколько месяцев

назад. Однажды субаровцы попробовали оперативно доставить машину самолетом, и теперь на баланс компании висит кроссовер XV ценою 2 200 000 рублей. Потенциальным покупателям просьба обращаться в московское представительство.

Продать ее так же сложно, как безболезненно разделить XV и Forester на рынке. Обе модели близки конструктивно, у них практически одинаковый интерьер, да и сам «Лесник» когда-то был внедорожной версией Impreza. Чтобы лишней раз подчеркнуть, что Forester внедорожнее и крупнее, для рекламной кампании в России специально выбрали белый цвет кузова — он, как известно, полнит, и ездит «лесник» в ней все больше по пересеченной местности, а легкомысленно оранжевая XV по городу.

Внутри Forester прост, как пульт управления эскалатором, и совсем не требует привыкания — руки сами ложатся на нужный рычаг или ручку. Комбинация приборов прекрасна в своей простоте, а каждая деталь сделана из добротного пластика. Заведенный двигатель в салоне практически не чувствуется, и если европейские малолитражные турбочетверки звучат на высоких оборотах не лучше соковыжималки, то даже базовый атмосферный Forester ласкает слух шелестяще-металлическим оппозитным рыком.

Harman/Kardon в помощь

У японского кроссовера по-прежнему высокий клиренс — 220 мм, но у версии с «механикой» больше нет понижающей передачи, разве что вариаторные машины в базе получили новую систему помощи на бездорожье X-mode. В сравнении с навороченными Terrain Response и On&Offroad у Land Rover и Mercedes-Benz субаровская система очень проста. Нажал на кнопку, и X-mode, притупляя реакцию на акселератор и поочередно притормаживая разные колеса, пытается стабилизировать машину, скользкую по грязи. Внедорожный участок преодолевается чуть-чуть надежнее, чем на полностью аналоговом Forester с «механикой», куда убедительнее ее помощь на скользком склоне — система автоматически поддерживает постоянную скорость спуска, позволяя не притрагиваться к тормозам.

На асфальте по достижении 40 км/ч X-mode автоматически засыпает, и если базовая версия с 150-сильным атмосферником объемом 2 л на шоссе звонко звучит и умеренно едет, то с самым мощным 2-литровым турбомотором мощностью 241 л.с. еле слышно летит. В Японии этот двигатель существует и в 300-сильном варианте. И Такуджи Даи не отрицает, что Forester со временем может стать мощнее.

Коробка-вариатор работает не хуже «автомата», позволяя в

спортивном режиме перебирать восемь коротких ступеней, подвеска играючи демпфирует любые ямы и неровности, но в поворотах и при перестроениях Forester вдруг сильно кренится на бок, и никакой оппозитный мотор с низким центром на это повлиять не в состоянии. По словам Даи-сана, такие настройки подвески оправдывают себя на бездорожье, с которым модель давно и прочно ассоциируется. Чего не скажешь о таких излишествах, как «музыка» Harman/Kardon. Но такая опция у Forester есть тоже на всякий случай есть.

Уголок творчества

Обычно не пошедшие в серию варианты дизайна автомобиля прямиком отправляются в шредер, но, заручившись помощью Subaru, мы сначала попросили на них взглянуть выпускника МГТУ «МАМИ», промышленного дизайнера и сотрудника ведущей дизайнерской студии Алексея Шаршакова.

Работая над дизайном кроссовера, в Subaru решили сложную задачу, которую сами себе и поставили. С одной стороны, сделать продолжение простого и понятного потребителям Forester, а с другой — дистанцировать его от наступающей на пятки XV. В целом, про машину стоит сказать, что она ближе скорее к модели 2004 года, особенно со «злым» вариантом бампера.

Илья Фролов, фото Subaru

ДВА ПЛЮС ОДИН ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

BMW Maxi Scooter: когда третий не лишний

В ЖЕЛАНИИ РАЗДЕЛИТЬ С КЕМ-ТО ЛОЖЕ БОЛЬШЕ ПЛОТСКОГО НАЧАЛА, ЧЕМ ИСКРЕННЕЙ ЛЮБВИ. НАСТОЯЩАЯ ЛЮБОВЬ — ЭТО КОГДА ТЕБЕ ХОЧЕТСЯ РАЗДЕЛИТЬ С КЕМ-ТО ЖИЗНЬ, КРОВ И... СЕДЛО СВОЕГО МОТОЦИКЛА.



«Четыре колеса созданы для рутинной транспортировки тел. Только два колеса приводят в движение души», — в этом строгом байкерском вердикте выражена суть назначения и Maxi — скутера BMW. Не просто функционального, но и очень эмоционального средства передвижения в современном большом городе.

С Maxi-скутером BMW приятно почувствовать себя над барьерами и суетой большого города.

Говорят, что если перед кафе много чопперов, значит — внутри хорошее пиво. Но не все приметы байкеров со стажем годятся владельцу компактного, чуть длиннее двух метров, и легкого скутера, снаряженная масса которого оценивается всего в 249 (261) кг. Ведь при желании его спокойно можно «провести» внутрь любого заведения.

Сразу от порога ведет дорога владельца «максискутера». Для него практически нет границ. Он готов ехать туда, куда ведет его свобода, любопытство и любовь.

Сочный рокот скутера BMW Motorrad со спортивным глушителем Akrapovic сгоняет сон лучше всякого будильника, а солнечные зайчики на хромированных деталях заставляют сиять даже хмурые лица.

Металлик «синий космос» — лишь один из возможных оттенков скутера BMW Motorrad. В других цветах — «серебристый титан», «черный сапфир», «платиновая бронза» или «красный металлик» — Maxi смотрится не менее эффектно и стильно.

Скорость старого и нового кино одинакова — 24 кадра в секунду. Новый Maxi гораздо быстрее предшественников. Разогнавшись до «сотни» всего за 7,1 секунды, он живет ритмом и настроением современного мегаполиса.

Водителю «максискутера» не нужен отдельный рычаг, чтобы поставить его на стояночный тормоз. Все происходит автоматически при откидывании боковой подставки. Любое скатывание скутера исключается в принципе.

Понятие «городская мобильность» в том, чтобы самому задавать скорость, а не зависеть от обстоятельств.

Александр Ставров, фото Николая Рыкова

КАСИМ-КАРТА Миссия

Как Hyundai i40 избавлял нас от стереотипов

«ДОЕДЕТ ТО КОЛЕСО, ЕСЛИ Б СЛУЧИЛОСЬ В МОСКВУ, ИЛИ НЕ ДОЕДЕТ?» «ДОЕДЕТ». «А В КАЗАНЬ-ТО, Я ДУМАЮ, НЕ ДОЕДЕТ?» ВОТ ПРИБЛИЗИТЕЛЬНО ТАКОЙ ЖЕ, КАК У КРЕСТЬЯН, ОБСУЖДАВШИХ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО Г-НА ЧИЧИКОВА, СОСТОЯЛСЯ У МЕНЯ РАЗГОВОР. КОМПАНИЯ «ХЕНДЭ МОТОР СНГ» СТАЛА ГЕНЕРАЛЬНЫМ ПАРТНЕРОМ КАЗАНСКОЙ УНИВЕРСИАДЫ, ПО ПОВОДУ ЧЕГО ПРЕДЛАГАЛОСЬ ОСЕДЛАТЬ HYUNDAI I40 И ОТПРАВИТЬСЯ В КАЗАНЬ. НО Я ПРИКИНУЛСЯ ТЕМ САМЫМ КОЛЕСОМ, КОТОРОЕ ДО КАЗАНИ НЕ ДОЕДЕТ, И ЗАЯВИЛ, ЧТО И ТАТАР, И СТУДЕНЧЕСКИЙ СПОРТ, И ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПЫТАТЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНУЮ КОРЕЙСКУЮ МАШИНУ НАЙДУ ПОБЛИЖЕ К МОСКВЕ.

А за базар — между прочим, татарского происхождения словечко — как известно, надо отвечать. Если отправиться от столицы на восток через Егорьевск, Спас-Клепики и Туму, то всего через четыре часа вы окажетесь на территории бывшего Касимовского ханства. Как такая агломерация могла возникнуть через сто лет после Куликовской битвы и задолго до взятия Казани буквально рядом с Москвой, до сих пор неясно. Но факт остается фактом — Городец Мещерский, основанный Юрием Долгоруким еще в 1152 году, в 1452 году стал уделом Касима — старшего сына казанского хана. Степ порминареты здесь мирно стояли рядом с колокольнями. А кумыс и конина торговались наравне с окской рыбой и солеными огурцами. В Касимов стоит приехать хотя бы ради того, чтобы избавиться от стереотипов по поводу невозможности сосуществования разных культур и религий.

Эта река широка, как Ока

Меня, признаться, поначалу как-то озадачил лозунг, под которым на нашем рынке начали продвигать i40 практически одновременно с заявлением о спонсорстве Казанской Универсиады. «Бизнес-класс. И точка». Не слишком ли самонадеянно? Но если задуматься, слишком много воды утекло и в Оке, и в других реках, с тех пор как эталоном бизнес-класса считались Mercedes-Benz E-Klasse, «пятерка» BMW, Audi A6, а все остальные за ними только тянулись. Сегодня же привычные мерила куда не годятся. Колесная база, пространство над головами, объем багажника? Да если так судить, то у нас Renault Logan чуть не представительским лимузином окажется. Наличие способствующих комфорту электрики и электроники? Но у кого сегодня этого нет. Престиж «немеческого седана»? Отчасти да. Но вспомним: если два десятка лет назад корейские машины считались у нас чем-то вроде «Жигулей», только получше, то сейчас они заткнули за пояс многих.

Если же отказать от классификационных стереотипов, то картина будет такая. Hyundai i40 рисовали в немецком Рюссельсхайме, и потому в чертах его нет никакой азиатчины, все выглядит по-европейски. Особенно в том цвете кузова, который нам достался — вроде бы машина черная, но на ярком солнце видно, что она темно-синяя, как те ингольштадские «шестерки», что когда-то так любили наши депутаты. В профиль кузов за счет плавного ниспадающей задней части крыши вообще выглядит как новомодное



когда-то пели муэдзины, сразу успокаиваешься, потому что отсюда открывается великолепный вид. В небо впирается серп полумесяца, венчающего шпиль на мечети, чуть правее виден изгиб Оки с высоким каменным левым берегом, внизу — мавзолеем Шах-Али-хана, правее раскинулась центральная часть Касимова с полулюдиной колоколен.

«Ну, а как же Универсиада?» — спросили меня по возвращении в Москву.

В Касимове еще в XVIII веке было налажено канатопрядильное производство. Живо оно и сегодня — на одном из предприятий, помимо прочего, выпускают волейбольные и теннисные сетки. Ну, а в 90-е годы прошлого века здесь заработал «Приокский завод цветных металлов», в номенклатуре продукции которого слитки золота и серебра, сертифицированные Лондонской биржей. Для чеканки медалей — в самый раз.

Григорий Митин, фото автора

сегодня четырехдверное купе. Фары — настоящее произведение искусства. По сравнению с ними бокалы, фужеры и даже люстры из Гусь-Хрустального, которыми торгуют вдоль дороги на Касимове, выглядят блекло. К слову, на модель можно установить столь популярный у определенной категории граждан ксенон. Опять же две трубы выхлопных выглядят солидно...

Ста пятидесяти сил, которые снимает с двух литров рабочего объема корейский двигатель, в теории вроде бы немного для маленького седана, но на практике их вполне хватает на узкой дороге, ведущей к Касимову, особенно если нажать кнопку Sport на центральной консоли. В салоне, кстати, никакого китча: единственное украшение — приятные на ощупь детали из полированного алюминия. Ну, а если вы пассажир, то на заднем диване i40 вполне комфортно.

Драгоценности

На минарет, который стоит над Касимовым уже пять с лишним веков, сегодня можно подняться — это сегодня туристический объект, а для религиозных целей в Касимове есть еще одна, так называемая «Новая мечеть», построенная в 1906 году. Когда идешь в полутьме по винтовой лестнице, то моментами как-то даже не по себе — что там, за поворотом округлой беленой стены? Но наверху, откуда небо впирается серп полумесяца, венчающего шпиль на мечети, чуть правее виден изгиб Оки с высоким каменным левым берегом, внизу — мавзолеем Шах-Али-хана, правее раскинулась центральная часть Касимова с полулюдиной колоколен.