

# АВТОПЦЛОТ

## МОЛОДО-ВЕЛЕНО

Когда имя существительное совсем не существенно



«КОГДА УЕЗЖАЕШЬ ИЗ ИТАЛИИ, ТО КАЖЕТСЯ, БУДТО ТЫ ВДРУГ СОСТАРИЛСЯ», — ЗАМЕТИЛ КАК-ТО ОДИН НЕМЕЦКИЙ ДРАМАТУРГ. ТО, ЧТО ИТАЛИЯ — СТРАНА МОЛОДИЛЬНАЯ, ИЗВЕСТНО ДАВНО. И В РЯДУ ВСЕГО ИТАЛЬЯНСКОГО, ЧТО ОКАЗЫВАЕТ ОМОЛАЖИВАЮЩИЙ ЭФФЕКТ, АВТОМОБИЛИ НАХОДЯТСЯ ДАЛЕКО НЕ НА ПОСЛЕДНЕМ МЕСТЕ. НОВЫЙ ИДЕОЛОГИЧЕСКИ СОЗДАН ДЛЯ ТЕХ, КОМУ ЛЕГКО БЫТЬ МОЛОДЫМ. НУ И ДЛЯ ТЕХ, КТО УВЕРЕН, ЧТО НЕ НАДО СЧИТАТЬ ГОДЫ, ЛЮБОВНИЦ И БОКАЛЫ ВИНА.

«Название подкачало, — выразил витавшее в воздухе мнение коллеги по цеху. — Хуже даже, чем Paganì Nuova». В самом деле, для русского уха Ghibli не просто неблагозвучно. Оно не смешно и не обидно. По его поводу не пошутить, как в случае с названием «жигули», которое тамошние остряки переделывали в «жиголо», или с Lada Nova, которое толковалось как по va, то есть «не едет» — уничтожительная характеристика для любого транспортного средства. Здесь другой случай: Ghibli звучит жутко для суеверного человека.

Не встретив на пути к машине ни бабы с пустым ведром, ни черной кошки, я все равно внимательно осмотрелся, ища глазами надписи airbag в салоне. Уф! С защищенностью у новой модели все в порядке. Даже выше стандарта. Подушки спереди, сбоку и для колен выглядят убедительным дополнением к трем ритуальным плевкам через левое плечо и заставляют поверить, что неудачное название — главный, если не единственный недостаток этого симпатичного седана.

### Мелодичное дуновение

Компании-производителю нужно просто провести разъяснительную работу среди российских клиентов. Устроить паруллекций на тему, что Ghibli — это не страшно, а креативно. На самом деле название Ghibli в истории Maserati впервые возникло в 1966 году для очень симпатичного автомобиля Gran Turismo, выпускавшегося до 1973 года. С 1992 года на пять лет оно использовалось для купе второго поколения. Нынешний четырехдверный седан — третий образец итальянской мануфактуры, продолжающей традицию обходиться без конвейера и выпускать автомобили с именами экзотических ветров. Дующий из Сахары южный ветер в Ливии как раз и известен как Ghibli. Он нередко и играючи набирает скорость до 120 км/ч: кстати, именно эту отметку метеорологи принимают за начало урагана.

Для того чтобы разбудить сонную Тоскану, где проходил тест, хватало даже шквальных порывов на Ghibli среди мирных полей и виноградников. Местные фермеры нам обязаны: сочным рокотом двигателя, собранного на мощностях Ferragari, мы, думаем, надолго прогнали крупных и мелких вредителей. С другой стороны, потрафили самим пейзажам. «Музыкальным драйвом», когда голос Ghibli, усиленный специальными резонаторами, отражается от стен домов и тоннелей, заборов и дорожных ограждений и вновь возвращается к главным «слушателям», можно наслаждаться до бесконечности. Некоторые автолюбители наверняка только ради этого и поку-



пают итальянские автомобили! Для молодых потребителей, любящих пустить пыль в глаза и шума в уши, механический Dolby нового автомобиля определенно придется по душе.

### Лети-лети с лепестком

Впрочем, едет Ghibli не хуже, чем звучит. С места он дует, как и положено ветру. Неудивительно: девять десятых крутящего момента достигается уже при 1500 об/мин. С классическим задним приводом автомобиль дает понять, что с ним можно чуть-чуть поиграть. Он готов вильнуть кормой в повороте, коль водитель входит в азарт и начинает баловаться с педалью газа. Однако сорвать заднюю ось совсем в занос трудно даже с отключенной системой стабилизации. Во-первых, Ghibli сам по себе очень плотный и сбитый. На дороге он ведет себя, скорее, как купе, нежели седан. У него идеальная развесовка 50:50 и безупречное по конструкции шасси. Во-вторых, пухлый на вид, с напльвами в районе «без десяти два» руль в реальности оказывается настолько собранным и точным, что достаточно слабейшего импульса, легкой корректировки, чтобы вернуть водителя со «скользкой дорожки» на правильный курс.

Ну а версия Ghibli S Q4 с полным приводом — та вообще движется, будто по рельсам. Электронная система контроля тяги перекидывает ее с оси на ось хоть до 100 процентов в зависимости от поведения водителя и состояния дорожного покрытия.

Водитель Ghibli может выбирать по вкусу и опыту режим движения — Normal, Sport, Manual Normal и Manual Sport. Для коварных дорог предусмотрен специальный режим работы трансмиссии с красноречивым названием ICE. Вопреки ожиданиям, аббревиатура расшифровывается не как «лед», а как Increased Control and Efficiency, что подразуме-

вает не только лучший контроль на коварном покрытии, но и более эффективный расход топлива, снижение выхлопа и шумов. Адаптивная система подвески Skyhook позволяет выбрать вариант работы мягче или жестче, а в спортивном режиме, создается ощущение, гасит даже намеки на крены в виражах. При ручном управлении передачи восьмиступенчатого автомата ZF и обороты двигателя контролируются подрулевыми лепестками. Как и на Quattroporte, они установлены неподвижно и не следуют за движением руля. С непривычки это сбивает и раздражает. Но стоит натренировать мышечную память, и, кажется, будто твои пальцы самопроизвольно растут, укорачиваются, доставая до лепестков, как бы резко и сильно не приходилось выкручивать руль.

Мой напарник по тесту нашел еще один повод посетовать. Такому технологичному Ghibli, считает он, не хватает ставших просто обязательными систем: например, системы поддержания полосы, распознавания знаков или усталости водителя. На мой вкус, их отсутствие скорее плюс: меньше отвлекаешься, больше сосредотачиваешься на процессе и удовольствии от скорости, когда не хочется считать километры в час.

В итальянском анекдоте папа просит сына не гонять на новом автомобиле и предупредить, что будет ему периодически звонить для проверки и спокойствия. Когда сын возвращается, отец устраивает ему взбучку за то, что любимое чадо ехало невольнительно быстро, ведь оператор мобильной сети неизменно сообщал отцу — «абонент вне досягаемости». За рулем такого скоростного аппарата, как Ghibli, легко быть «вне досягаемости», если кто-то вдруг решил померяться с вами в скорости. А для связи с родственниками и абонентами на борту есть Bluetooth и даже беспроводная точка доступа Wi-Fi.

Александр Ставров, фото Maserati

МАШИНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ



ТЕНДЕНЦИИ

## МЕЧТА ПО-АМЕРИКАНСКИ

Cadillac Elmiraj



Глядя на огромные размеры и внушительный дизайн Cadillac Elmiraj, сразу и не заметишь, что логотип на радиаторной решетке купе лишился лаврового венка — на фоне падения продаж марки в прошлом году это выглядит символично. Прогнозы на этот год более оптимистичны, а если говорить о будущем, то Elmiraj не что иное, как прообраз большого купе, которое может появиться в линейке Cadillac через несколько лет. Несмотря на огромную — в 5,2 метра — длину, концепт имеет посадочную формулу 2+2, поэтому для удобства задних пассажиров передние кресла могут отъезжать вперед на 25 см, а задние — на 10 см. Сидения обтянуты верблюжьей кожей, а приборная панель оформлена такими материалами, как титан и палисандр — это дерево используется для производства оркестровых струнных инструментов. В пике зеленым технологиям под капотом купе стоит четырехлитровый V6 от Cadillac CTS V Sport с дополнительной парой цилиндров и двойным турбонаддувом мощностью 500 л.с. Колеса 22-дюймовые, тормоза керамические — что еще нужно для настоящего американского счастья?

## ЖИВЕЕ МЕРТВОГО

Hyundai Veloster Zombie Survival Machine

«Зомби-кулы», «Иди, Гоа больше нет», «Безумные», «Битва проклятых», «Жуткие 13», «Тепло наших тел», «Война миров Z» — и это еще не все фильмы про зомби, вышедшие в кинопрокат в этом году, а сериал «Ходячие мертвецы» остается одним из самых рейтинговых на телевидении. Под впечатлением от сериала сотрудники американского подразделения Hyundai и создали автомобиль, на котором не страшен любой зомби-апокалипсис. Для этого Hyundai Veloster Zombie Survival Machine защищен кованым железом с колющей проволокой под напряжением и оснащен всем самым необходимым: бампером с бензопилами, огнеметом и пулеметами, битой с шипами, самурайским мечом, а также мощной акустической системой — для привлечения зомби или убийства, не понятно, но вещь явно полезная. Поклонники жанра также могут зайти на сайт WalkingDeadChopShop.com и создать собственный виртуальный Zombie Survival Machine на базе моделей Hyundai Veloster Turbo, Santa Fe или Elantra. Лучшая работа будет воплощена в реальность к октябрьской выставке New York Comic Con. Кстати, тогда же стартует очередной сезон «Ходячих мертвецов».



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

## КИТАЙСКИЕ ГЕНЫ

Теперь длиннее и с розеткой

КОГДА-ТО ПРЕДКИ АНГЛИЙСКИХ БУЛЬДОГОВ БЫЛИ ОЧЕНЬ АГРЕССИВНЫМИ СОБАКАМИ ДЛЯ ТРАВЛИ БЫКОВ, А ОБ ИХ ПРОИСХОЖДЕНИИ ХОДИЛИ РАЗНЫЕ КРИВОТОЛКИ, ВПЛОТЬ ДО ТОГО, ЧТО ЭТО ГИБРИД МОПСА И МАСТИФА. НО ПОСЛЕ ДЛИТЕЛЬНОЙ СЕЛЕКЦИИ ЗЛОБНОЕ ЧУДОВИЩЕ ПРЕВРАТИЛОСЬ В КОСОЛАПОГО ПЛЮШЕВОГО МИШКУ С ОГРОМНЫМИ ЧЕЛЮСТЯМИ. КАКИЕ КРОВИ НАМЕШАНЫ ВО ВНЕШНОСТИ PORSCHE PANAMERA, РАЗОБРАТЬ ЕЩЕ СЛОЖНЕЕ, ОСОБЕННО ПОСЛЕ ТОГО, КАК НЕМЕЦКИЕ ИНЖЕНЕРЫ ПРИВИЛИ МОДЕЛИ ЕЩЕ ПАРУ НЕХАРАКТЕРНЫХ ГЕНОВ.

Наследственность — упрямая штука, и даже двигатель у Panamera заводится не бездушной кнопкой, а поворотом импровизированного ключа слева от руля. Прямо как на классических спорткарах 60-х годов, когда лемановские гонщики одновременно нащупывали правой рукой передачу, вжимали педаль газа в пол и больше не отпускали ее до самого финиша.

Пока обгонная полоса немецкого автобана оставалась пустой, я из безрассудного любопытства сделал точно так же, и могу констатировать, что в самой по себе скорости под 300 км/ч нет никакого обаяния. Случись что с шиной или подслеповатым дедушкой, решившим обогнать грузовичок с удобряниями, судьба сыграет в вами в самый захватывающий в жизни боулинг.

Но если в ревущем Porsche 911 на 200 км/ч ощущаешь себя Гагариным, взлетающим в стратосферу, то бесстрастно тихая Panamera превращает скорость в абстрактную математическую величину на спидометре, а ощущение локомотивной курсовой устойчивости передается даже сидящим на задних сиденьях.

### Индекс прыщавого подростка

Это может показаться чьей-то забавой. Вроде шоу-лимузина из «горбатого» ЗАЗа или пикапа на базе BMW M3, но самая удивительная черта обновленной Panamera — это возможность заказать удлиненную на 15 см версию Executive. Представить себе ее типичного заказчика не так-то просто, если не знать, что треть продаж хэтчбека приходится на Китай, а там длинная база, что помada в косметичке одиннадцатиклассницы —

неотъемлемый атрибут. Китайцы охотнее всех заказывают комфортные опции и непременно пневмоподвеску — похоже, в Поднебесной Panamera в самом деле приняли за солидный лимузин.

Несмотря на огромный запас пространства в ногах задних пассажиров и перенатраченные пневмоэлементы, подвеска осталась по-спортивному упругой, а холодный техногенный стиль лихо выглядит, но не способствует особому уюту: фиксируешь ремнем в глубине плотного коврика с несколькими электроподогревателями, чувствуешь себя деталью внутри смартфона от Porsche Design.

В 2009 году Vertu-подобный интерьер Panamera стал отправной точкой для всех современных Porsche, а вот по поводу внешности шутили, что единственный человек, который купит такой автомобиль, будет его дизайнер. Плакаты с Panamera действительно не висят над кроватью каждого прыщавого школьника, как это было с Porsche 911 Turbo в 70-х годах, но продажи превысили запланированные на треть, а этот год Porsche встречает с общим ростом производства в 19%.

В рамках планового рестайлинга округлые рубенсовские формы кузова слегка подтянули: воздухозаборники увеличились, в новых очертаниях фар могут быть вписаны опционные линзы полностью светодиодной оптики, тяжеловесную корму сделали более приземистой, подняв выше декоративную подштамповку и расширив стекло пятой двери. Мощность двигателей возросла на 10–20 л.с., а расход топлива, напротив, снизился.



МАШИНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ



Илья Фролов, фото Даниэля Вольштайна