

АВТОПЦЛОТ

МАСТЕР СПОРТА, АГЕНТ 007

Новый Range Rover Sport удовлетворит всех

НАЧАЛО НАСТР. 9

RANGE ROVER SPORT
ДВИГАТЕЛЬ, ТИП
ОБЪЕМ ДВИГАТЕЛЯ, КУБ. СМ
МОЩНОСТЬ, Л. С. ПРИ ОБ/МИН
МАКС. КРУТ. МОМЕНТ, НМ ПРИ ОБ/МИН
ТРАНСМИССИЯ 8-СТУП. АТ
СРЕДНИЙ РАСХОД ТОПЛИВА, Л НА 100 КМ
МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, КМ/Ч
РАЗГОН ДО 100 КМ/Ч, С
ЦЕНА В РОССИИ, РУБ.

TDV6 2993 258 (292) ПРИ 4000 600 ПРИ 2000	V6SC 2995 340 ПРИ 6500 450 ПРИ 3500–5000	V8SC 4999 510 ПРИ 6000–6500 625 ПРИ 2500–5500
7,3 (7,5) 210 (222) 7,6 (7,2) ОТ 3 230 000	12,4 210 7,2	12,8 250 5,3



Сведущий человек понимает, что для любого «рейнджа» вся эта возня на бездорожье — лишь череда трюков, отработанных до автоматизма. Да и как иначе, если у этого автомобиля, как у «суперагента», полный комплект приспособлений и вооружений.

Во-первых, куча электронных ассистентов: система контролируемого движения под уклон, плавного старта на наклонной поверхности и плавного старта в гору, динамического контроля устойчивости и предотвращения переворачивания. Во-вторых, солидный дорожный просвет — 278 мм, что на 51 мм больше, чем у предшественника. В-третьих, лучшие в классе ходы подвески — 260 мм спереди и 272 мм сзади. Плюс надежная система полного привода с двухступенчатой раздаточной коробкой, имеющей понижающую передачу, и с центральным дифференциалом, переключающимся до 100% крутящего момента на любую ось. В качестве альтернативы — одноступенчатая раздатка с дифференциалом Torsen. И, конечно, на Sport, как и на других моделях линейки, действует система адаптации к дорожным условиям Terrain Response 2, автоматически выбирающая подходящие настройки двигателя, трансмиссии и полного привода к любому типу дорожного полотна, убивая у водителя последние рефлексы винтажного «джиппера».

Опытные образцы новой модели, уверяют представители марки, прошли более 20 тысяч физических тестов. В их числе, по теории вероятности, должен быть и специальный «аттракцион», который для нас устроили на площадке аэродрома Коствольд в графстве Глостершир. Там в полосу препятствий превратили «горбатый» 747-ой «боинг». Забираться на автомобиле огромный лайнер по алюминевым «лесам» — тот еще экстрим. В лобовом стекле до какого-то момента видишь только небо в облаках. Потом с минуту туло висит в проеме грузового отсека. Лишь через некоторое время появляется инструктор, который начинает проводить тебя через нутро самолета, уставленное другими автомобилями, по хитроумным джипперским снарядам — лесенкам, наклонным дорожкам и эстакадам. Все это время инструктор ловко прыгает по салону, в какой-то момент, будто заправский стюард, появляясь у бокового окна со словами: «Дамы и господа, благодарю, что вы выбрали для полета нашу компанию» и с парой бокалов шампанского на подносе.

Не плаваем, так взлетим

Этот улетный номер в духе Агента 007, приключения которого мой напарник смотрел в свободное от руля время на дисплее с технологией двойного просмо-

ра, должен был напоминать мне о том, что новый Range Rover Sport — самый многофункциональный и динамичный автомобиль за всю историю марки. Несущий кузов нового «спорта» сделан из крылатого металла, и в целом его конструкция на 450 кг легче, чем у прежней модели со стальной рамной тележкой. Аэродинамически автомобиль — его Cd равен 0,34–0,37 в зависимости от мотора — облизан со всех краев: потоки воздуха скользят по панелям, создающим практически плоскую поверхность под днищем, отводятся дефлекторами вокруг компонентов подвески и отражаются от шторок радиатора, которые закрываются, когда двигателю не требуется интенсивного охлаждения.

Неудивительно, что новый кроссовер обладает притыко настящего спорткара. У него, как и у родстеров Jaguar, есть динамический режим, при переходе на который автомобиль звереет прямо на глазах: амортизаторы и стабилизаторы наливаются свинцом, а шкалы цифровых приборов — кровью. Впрочем, вполне простительно, если водитель Sport на покрасневшие приборы и не обратит внимание. Данные по скорости и навигационные подсказки теперь проецируются на ветровом стекле. Система кругового обзора исключает неприятные сюрпризы с любой стороны, даже на T-образных

перекрестках. Отдельная камера распознает дорожные знаки, как о скоростных ограничениях, так и правилах обгона.

Предупреждения электроники оказываются ничуть не лишними.

Автомобиль рвется так, что семеро не удержат, самая мощная версия набирает «сотню» всего за 5,3 секунды. восьмиступенчатый автомат ZF по техническому паспорту меняет передаточные отношения за 0,2 секунды. По ощущениям, «сбросы» и «повышения» следуют быстрее, чем успеваешь о них подумать. Для фанатов активных переключений коробки есть подрулевые лепестки, а есть рычаг с возможностью перевода в режим S. Субъективно такой селектор и смотрится менее классно, чем вытекающая из центрального тоннеля шайба, и функционально не очень хорош: положения «реверса», «нейтрали» и «драйва» не фиксированы, каждый раз их приходится ловить, и этот недостаток меня раздражает больше, чем гипотетическое залипание шайбы в морозный денек.

На рулежке аэродрома у нас была возможность разогнаться до электронной отсечки. И это было весьма похоже на разбег реактивного джета: вот только шасси Range Rover не стал убирать. Или я этого просто не заметил.

Александр Ставров, фото Land Rover

СМОТРИ В 3D

MINI Vision

ОБСТОЯТЕЛЬСТВА



Официальная премьера нового MINI состоится 18 ноября, в день рождения сэра Алека Исигониса — в этом году ему исполнилось бы 107 лет. Классический хэтчбек — базис модельной линейки MINI, и потому эта новинка важна для марки как никакая другая. Будто зондируя общественное мнение вообще и желая узнать впечатление от увиденного каждого истинного фаната в частности, компания заранее представила публике что-то вроде 3D-концепта будущего хэтчбека — MINI Vision.

Основная идея осталась без изменений: дизайн MINI по-прежнему является удачным переосмыслением классической малолитражки 1960-х с добавлением современных технических инноваций. Главной цитатой из прошлого стоит считать шестиугольную решетку радиатора с интегрированным в нее бампером, на котором разместились дополнительные фары. А вот фары обязательные по-прежнему округлы, расположены на привычных местах и обрамлены кольцами светодиодных огней дневного света. У MINI Vision четкое разделение крыши, стекол и панелей кузова, выкрашенных, к слову, в оригинальный цвет Glamorous Gold. А вот серая кайма сделана из прочного и при этом легкого металлоорганического соединения, имеющего к тому же уникальную тканевую текстуру.



Но куда более интересен интерьер концепта, который, как обычно, сочетает максимальный комфорт с минимальными габаритными размерами. Центральная консоль здесь «плавающая», оригинальные сиденья напоминают шезлонги, пол меняет цвет, а круглый центральный дисплей может работать как в классическом, так и в необычном 3D-режиме.

Одна из самых интересных деталей интерьера очень проста по своей сути. На внутренних сторонах двери натянуты эластичные тканевые лямки в форме полос флага Юнион Джек, что отсылает нас к британскому наследию бренда. Это не только для красоты — в эти резинки можно «класть» журналы, мобильные телефоны или бутылки с водой.

Уже знакомая по серийным MINI рельса, проходящая по центру салона и предполагающая всевозможные варианты хранения полезных вещей, в MINI Vision творчески переосмыслена. Новая система также предлагает дополнительные возможности для настройки интерьера, среди аксессуаров, которые сюда можно прикрепить или отсоединить одним движением руки: держатель для смартфона, подстаканник или даже маленький сейф.

ЗВЕЗДА АВТОСТРАДЫ

Уйти в точку на Audi RS7

В ПАМЯТИ ПОЧЕМУ-ТО ВСПЛЫЛА ЛЕГЕНДАРНАЯ СТРОЧКА ИОСИФА БРОДСКОГО О КУЛЬТУРНОМ РАЗВИТИИ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА: «ЗАЧЕМ НАМ ДВАДЦАТЫЙ ВЕК, ЕСЛИ ЕСТЬ УЖЕ ДЕВЯТНАДЦАТЫЙ ВЕК». КОТОРАЯ ТУТ ЖЕ ПЕРЕФРАЗИРОВАЛАСЬ В УЗКУЮ АВТОМОБИЛЬНУЮ КОНКРЕТИКУ ДВАДЦАТЬ ПЕРВОГО ВЕКА: ЗАЧЕМ НАМ AUDI RS7 SPORTBACK, ЕСЛИ ЕСТЬ УЖЕ AUDI RS6 AVANT...

А и вправду — что толку множить сущности? Ведь в техническом плане машины практически идентичны, на единой базе построены. Динамика, скорость, даже расход топлива и вредность выхлопа — все одинаково. Оснащение — тоже. Различаются только филенными частями кузовов. Это, конечно, само по себе немало, но не факт, что пятидверное купе (а «семерку» именно так полагается величать, на «хэтчбек» немцы обижаются) чем-то лучше. Универсал-то более «квадратиш-практиш»: и чуть вместительнее, и крыша у него не покатая, не норовит лечь на темечко даже самым баскетбольно-высоким седокам заднего ряда.

Впрочем, универсальный кузов как вместилище супермощной начинки — это, скорее, исключение из мировых правил; просто у Audi так сложилось исторически. А вообще-то в «гран-туризмо», ведь RS7 именно на это звание претендует, купе куда уместнее. Так что появление зверской версии большого купе можно рассматривать как вполне логичное следование мейнстриму.

Ракетный старт

Когда вы за рулем RS или чего-то равноценного, трафик страшно раздражает. Ведь под правой ступней у вас воистину кнопка ракетного старта, замаскированная под банальную педаль акселератора. 3,9 секунды разгона с места до «сотни» — это уже близко к динамическим способностям супербайков. А скорости! В зависимости от настройки конкретной машины она может быть ограничена «жалкими» законопослушными 250 км/ч, приподнята до нормальной для RS7 отметки 280 или совсем распущена до 305 км/ч. При таких ездовых способностях вашей машины все остальные участники движения — ну, кроме тех, кто классово близок, разумеется, — зрительно воспринимаются как неподвижные объекты. «Сделал, как стоячего», — это сейчас про них. «Ушел в точку», — это они про вас.

Но при этом даже в дисциплинированном Германии хватает тех, кто в зеркала не смотрит. Теоретически знаешь, что в тормозах у RS7 самая серьезная гоночная карбоно-керамика, но все-таки лучше не проверять ее в экстремальном режиме на дороге общего пользования, когда стрелка спидометра бродит где-то в правом нижнем секторе циферблата.

Скоростной автобан — даже при всех его временных ограничениях — вот настоящий ареал RS7. На нем по большому счету неважно, в каком из настроечных ездовых режимов идет машина. Особенно тот ее вариант, что оснащен адаптивной пневмо-



подвеской. Выставляешь «кофорт» — и наслаждаешься комфортом. Все достаточно мягко, но при этом, понятное дело, нисколько не валко. Переходишь в «динамик» — машина вся поджимается, как гепард перед атакующим спуртом, становится предельно жесткой и четкой. Впрочем, можно выставить режим «авто», закрыть меню и забыть о нем — машина сама решит, какой ей быть, ориентируясь на дорожные условия и вашу манеру вождения: когда надо, подожметс, когда надо, чуть расслабитс.

И ехать можно долго-долго, не делая перерывов на разминание спины — ее тут прекрасно разминает кресельный массаж. Мы попали в жуткую пробищу, часа два тащились, и это после напряженного тестового дня — и ничего. Мой остеохондроз даже не пикнул, что для него весьма нехарактерно...

Тик-трек

Автомобан, но и на заковыристых местных дорожках «эр-эс-семерка» великолепна. На всей этой проселочной извилистости она управляется просто филигранно. Кстати, отдельное спасибо за это надо сказать заднему спортивному дифференциалу, который помогает втягивать без малого двухтонную большую машину в крутые повороты на весьма приличной скорости. Приятный такой довесочек к полному приводу quattro.

Восьмиступенчатый «автомат» позволяет могучему 560-сильному двигуну раскрыться во всей своей красе. Частые, ввиду рваного ездо-

цу в управляемости между машинами с пневмо- и спортивной подвесками на дорогах общего пользования почувствовать практически невозможно, для этого, наверное, нужен гоночный трек и запредельная драйверская ярость в придачу. Зато разницу в комфорте вы почувствуете, и сполна...

К слову, многие из нас были немало удивлены, когда выяснилось, что никакого трека в программе тест-драйва не запланировано. «Зачем вам трек? — пожали плечами организаторы. — Это же не гоночный автомобиль, он для наслаждения создан, а не для мучений».

Сергей Сорокин, фото Audi

