

АВТОПИЛОТ

коммерсантъ | автопилот | юг россии

27 сентября 2013 №176 (5206)

ЗАПАДНЫЕ ЦЕННОСТИ

МЕНЬШЕ, ДА БОЛЬШЕ

Mercedes-Benz GLA

ТЕНДЕНЦИИ

МАСТЕР СПОРТА, АГЕНТ 007

Новый Range Rover Sport удовлетворит всех

В СТАРОМ АНЕКДОТЕ ТРИ ДАМЫ В КУПЕ РАССКАЗЫВАЮТ О СВОИХ ПРЕДПОЧТЕНИЯХ. ОДНА ЛЮБИТ СИЛЬНЫХ СПОРТСМЕНОВ, ВТОРАЯ — БРАВЫХ ВОЕННЫХ, А ТРЕТЬЯ — МУЖЕСТВЕННЫХ ИНДЕЙЦЕВ. НАХОДЧИВЫЙ МУЖЧИНА С ВЕРХНЕЙ ПОЛКИ ТУТ ЖЕ СПЕШИТ ПРЕДСТАВИТЬСЯ: «МАСТЕР СПОРТА, МАЙОР ЧИНГАЧГУК!» НОВЫЙ БРИТАНСКИЙ ВНЕДОРОЖНИК МОЖЕТ ПОХВАСТАТЬСЯ ЕЩЕ БОЛЬШЕЙ РАЗНОСТОРОННОСТЬЮ. И ЭТО СОВСЕМ НЕ АНЕКДОТ.



«Коряга по правому борту! Малый ход. Лево руля!» — мой напарник совершенно освоился в роли штурмана, вот только зачем-то держит в руках карту маршрута, хотя ему в данный момент больше бы пригодилась лодия. «Расстояние — 600»,— считает он долгом сделать еще одно сообщение. «Какое расстояние, до берега?» — уточняю я. «До дна!» — следует бодрый ответ.

Мне кажется, что наш автомобиль уже давно не касается дна, а начал размеренно бороздить просторы этого неведомого мне водоема в южной части Уэльса. В последний раз на колесной технике я плавал в армии

и всегда удивлялся, как это мой многотонный БТР превращается в эту легкую консервную банку и, размеренно урча водометом, плавает по речкам и озерам. Помню, что мне всегда было жутко страшно, что водометный движитель по какой-нибудь причине сломается, и «консерва с бычками», то есть наша большая темная «машина смерти» со всем экипажем, пойдет ко дну, не успеешь и люк открыть. Наверное, если бы тогда я взираал на окрестности не через мутный триплекс, а разглядывал живую природу на цветном 12,3-дюймовом дисплее, как на новом Range Rover Sport, мне было бы спокойнее.

Виртуальные опасности воспринимаются не так остро, как реальные. Вот и сейчас, чего бояться, слушать советы напарника и выглядывать из окна, когда все и так видно: и автомобиль, и голубая водичка с указанием глубины, и ватерлиния судна, то есть внедорожника. Система Wade Sensing — новая фирменная «фишка» марки — избавляет водителя Sport от привычки держать в багажнике рыбацкие сапоги. Внедорожник играючи справляется с пучинами глубиной до 850 мм, сам определяя допустимую глубину благодаря датчикам в наружных зеркалах.

Жаль, конечно, что встроенные «эхолоты», которыми особенно удобно пользоваться в условиях плохой видимости или ночью, не дают детальных данных о дальнейших глубинах на пути, характере дна, лежащих там предметах или плавающих рыбах... Единственное, на что можно рассчитывать — тревожный сигнал в случае критического продольного крена и угрозы превратить свой автомобиль в «топлек».

Мне бы в небо

Списать весь тестовый парк к английской матери. Несведущий наблюдатель наверняка бы решил, что в этом и состояла главная задача организаторов внедорожного испытания, заставивших нас на совершенно глянцевом, роскошном каждой своей ниточкой автомобиле месить грязь и утрамбовывать валуны размером с хорошего валлийского телка.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР. 16

Когда-то типичный Mercedes-Benz был чем-то черным, дорогим и очень большим, а первая модель марки с буквой G в индексе и вовсе представляла собой шестиколесный грузовик. Что же до нового кроссовера Mercedes-Benz GLA, то он не только компактен, но и обходится всего четырьмя колесами. Модель построена на переднеприводной платформе хэтчбека A-Klasse — у обеих машин одинаковая колесная база, практически идентичный интерьер, хотя у GLA больше дорожный просвет и габариты, что сказалось на внутреннем пространстве. Например, объем багажника здесь уже составляет 421 л и может быстро увеличиться еще на 60 л за счет регулируемой поуглу наклона спинки заднего сидения. Под капотом либо 156 и 211-сильный бензиновые двигатели, либо дизели мощностью 136 и 170 л. с., работающие в паре с шестиступенчатой «механикой» или семиступенчатым пре-селективным «роботом». Для двух самых мощных моторов предусмотрен опциональный полный привод 4Matic, в котором электрогидравлическая муфта передает часть момента на задние колеса. Водитель также может воспользоваться специальным режимом движения по бездорожью и системой помощи на спуске с горы.



Вот такой ширины

Opel Monza

Своей новой работой в Руссельсхайме решили напомнить, что в 60-х годах Opel был в Европе одним из пионеров создания выставочных концепт-каров, а купе Opel Monza конца 70-х стало первым серийным автомобилем с цифровой приборной панелью. Современная Monza — тоже концепт-кар, официальный дебют которого состоится на автосалоне во Франкфурте. Практически всю ширину ее передней панели занимает дисплей с 3D-графикой. Кнопки, на которые были так щедры автомобили из Руссельсхайма последних лет, заменены голосовым управлением. Под капотом Monza находится начинка от модели Ampera с новым компактным трехцилиндровым двигателем, работающим на газе. Но главное, по «скульптурному артистизму и немецкой точности» дизайнера концепт-кара можно судить, как в ближайшие годы будут выглядеть новые серийные модели Opel, например, следующее поколение Insignia.





Innovation that excites®

NISSAN X-TRAIL



ВАША ВЫГОДА

до 120 000 руб.²

от 4,9%³

NISSAN FINANCE

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



ОРБИТА

ГРУППА КОМПАНИЙ

¹Инновации, которые восхищают. ²Выгода достигается предоставлением спеццены при покупке автомобиля Nissan X-Trail 2013 года выпуска. ³Затраты покупателя между указанной ставкой и ставкой 12,5% в кредитном договоре компенсируются соразмерным снижением цены на автомобиль. Кредит предоставляется ЗАО ЮниКредит Банк (генеральная лицензия ЦБ РФ № 1). Сумма кредита: от 100 тыс. до 2 млн руб. Прочие условия договора: валюта - рубли РФ; первоначальный взнос - от 30% стоимости автомобиля; срок кредита - 1 год; заемщик ежегодно оплачивает КАСКО от ущерба, хищения и угона; кредит погашается ежемесячно равными (аннуитетными) платежами; неустойка - 0,5% в день от суммы просроченной задолженности. Предложение не является офертой, действительно до 30.09.2013 для автомобилей Nissan X-Trail 2013 года выпуска. Условия и тарифы могут быть изменены в одностороннем порядке. Подробности в салоне.

На правах рекламы

АВТОПЦЛОТ КАВАЛЕРИЯ АТАКУЕТ



ИНСТРУКЦИИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ

Hyundai Equus примеряется к Старой Европе

СОЛДАТЫ ПЕРВОГО КОРПУСА ПРИНЦА ВИЛЬГЕЛЬМА ОРАНСКОГО В ЯРКО КРАСНЫХ МУНДИРАХ МИРНО ЖЕВАЛИ БАГЕТЫ. А ИМПЕРАТОРСКИЕ ГВАРДЕЙЦЫ В ВЫСОКИХ МЕДВЕЖЬИХ ШАПКАХ СКРОМНО СТОЯЛИ В ОЧЕРЕДИ ЗА ПИВОМ В ПЛАСТИКОВЫХ СТАКАНЧИКАХ. ОКРУЖАЮЩАЯ ПУБЛИКА СМОТРЕЛА НА НИХ С ЛЮБОПЫТСТВОМ, НО НИКАК НЕ С УДИВЛЕНИЕМ. В БЕЛЬГИЙСКОМ ГОРОДКЕ ВАТЕРЛОО ВСЕ УЖЕ ПРИВЫКЛИ, ЧТО ЕЖЕГОДНО ТУТ ЗАТЕВАЕТСЯ ВОЕНИЗИРОВАННЫЙ МАСКАРАД — С РУЖЬЯМИ, ПУШКАМИ И КОНЯМИ — В ЧЕСТЬ ЗНАМЕНИТОЙ БИТВЫ.



А вот на нашего коня (именно так переводится с латыни слово equus) смотрели очень внимательно. Вроде бы по силуэту что-то знакомое, но эмблема непонятная — модель в Европе не продается. Пока не продается.

К «Экусу» у автомобильных журналистов, как они сами же любят выражаться, «есть много вопросов». Все отдают должное и богатству оснащения, и премиальности материалов, и качеству сборки автомобиля. Однако многие считают, что корейский представительский седан не должен напоминать Mercedes-Benz S-Klasse позапрошлого поколения.

Тут есть что возразить. Ведь такие машины в принципе покупает консервативная публика, и тогда подобная «похожесть» — скорее плюс. К тому же, нравится это кому или нет, но таковы

законы, по которым принято вступать в этот автомобильный клуб. С копирования лучших образцов начинал когда-то Lexus. И то, что посылом, скажем так, для вдохновения служил именно «Мерседес», тоже хорошо. Потому что, как сказал один видный автомобильный дизайнер: «Когда смотришь на „Мерседесы“ самых разных времен, то создается ощущение, что эти линии рисовала одна и та же рука, настолько там ценят преемственность. Поэтому любой старый „Мерседес“ — классика. А, скажем, BMW даже предыдущего поколения — устаревшая модель...» Обновленный Equus, продажи которого стартовали под не слишком скромным девизом «Знак превосходства», внешне изменился не сильно. У седана новые колесные диски с каретным частоколом спиц. Иная схема задних фонарей, чуть другая радиаторная решетка. Плюс кузов

сбросил с себя хром, что сделало образ автомобиля более «чистым».

Внутри изменения заметнее. И все они, как мне показалось, призваны рождать чувство простора. О том, как этого достичь, вам скажет любой выпускник архитектурного вуза. Говоря обобщенным языком, обои в вертикальную полосу визуально делают комнату как бы выше, а в горизонтальную — приземистой и шире. Так и здесь. Если раньше центральная консоль была строго вертикальным сооружением, то теперь она как бы слоями ниспадает к центральному тоннелю. Верхний слой — это огромный 12,3-дюймовый жидкокристаллический дисплей, по бокам которого не узенькие, как раньше, а широченные дефлекторы обдува. Второй слой — кнопки управления климатической системой, которая теперь трехзонная. Посередине — новые и довольно стильные аналоговые часы. Остальные кнопки — нижний слой. Что характерно, даже прострочка на спинках сидений теперь не вертикальная, а горизонтальная.

Между передними креслами, где еще вчера торчал архаичный рычаг селектора «автомата», теперь аккуратный электронный джойстик, сместившийся ближе к водителю. Да и в подборе материалов больше строгости. Натуральное дерево декоративных пород, перфорированная кожа, стильные вставки из алюминия. Черная кожа с контрастной по отношению к ней светлой древесиной теперь в прошлом.

Не только шоколад

Итак, подходим к машине. Дверь отпирается одним касанием. Ну, если карточка-ключ в кармане. Хлопать дверями теперь тоже не надо — их плавно втягивают электродоводчики. Кнопкой заводим мотор, автоматические «открылись» зеркала, можно ехать. Эти процедуры я вам тут описываю не как папуас, впервые увидевший микроволновую печь, а потому, что у Equus предыдущего поколения всех этих роскошеств не было.

Как и не было проекционного дисплея, например: за той же скоростью можно теперь следить, не отрывая взгляда от дороги. Ушами при этом внимая премиальной аудиосистеме Lexicon. Руки, правда, постоянно приходилось держать в напря-

жении — между Антверпеном и Гентом сплошной ремонт дороги, и временные полосы такие узкие, что от правого зеркала до борта грузовика оставались, по ощущениям, считанные сантиметры. И тут очень хотелось бы, чтобы машина катилась по строго заданной траектории. Но руль у Equus мягковат, постоянно приходилось подруливать.

По шоколадной Бельгии мы катались на версии, оснащенной двигателем 3.8 Lambda V6 GDI, развивающим 334 л. с. Это на 44 силы больше, чем у аналогичного «Экуса» предыдущего поколения. В кресло не вжимает, но для быстрого старта и комфортного обгона более чем достаточно.

Кстати, о креслах. Это, пожалуй, единственное, к чему я в Equus не смог приспособиться. На водительском месте мне не хватало наклона подушки сиденья в сторону спинки — думаю, это почувствуют все водители с ростом выше среднего. Сзади — я никак не мог угнеститься так, чтобы ремень безопасности проходил по груди, а не по шее. Впрочем, готов признать, что машина тут не причем, а всему виной мое собственное телесное несовершенство.

Лавры и тернии

Продажи «Экуса» в России стартовали в кризисный 2009 год. Однако уже в 2010 было продано 48, спустя год — 162, в прошлом году — 565 автомобилей. В этом должны продать 700. Рост очевидный. Особенно, если учесть, что в этом классе автомобилей важны не только габариты, высокие технологии, кожа и 29 динамиков Bang & Olufsen, но прежде всего — марка, лэйбл. А это вопрос не столько старания, которого корейцам не занимать, сколько вопрос времени.

И отчасти — безопасности лидеров рынка. В Бельгии вам, например, расскажут, как в средние века город Брюгге постоянно богател, а соседний Антверпен столетиями был на вторых ролях. Жители Брюгге считали барыши и забывали чистить каналы, которые постепенно мелели. И в один день португальские торговые суда, не сумев зайти сюда под разгрузку, повернули в сторону Антверпена. В течение какой-то пары лет туда же переместилась и вся торговля. А Брюгге остался «с лэйблом», но без денег. Поучительная история.

Дмитрий Гронский, фото Hyundai

HONDA CIVIC

ПИСЬМА С ДОРОГИ

JAGUAR XFR

«Папа, а этот зеленый цветок показывает погоду? Он осенью пожелтеет, а зимой сменится снежинкой?»

Поколение детей, выросших не с погремушкой, а с гаджетом в руках, в первую очередь обращает внимание на символы. Поэтому, когда моего сына спрашивают, что ему нравится в новом папином Honda Civic, он рассказывает про зеленую кнопку с «цветочком» слева от руля.

Спасибо японским инженерам за зеленую кнопку Ecop хотя бы потому, что она дарит мне лишнюю возможность пообщаться с родным дитем, поговорить о необходимости беречь природу, удовлетворить его (пусть и не очень глубокое) любопытство о глобальном потеплении и устройстве автомобиля. Убедительно разглаговлю о важности кнопки Ecop, я и сам, глядя, как синие полоски на приборной панели сменяются на зеленые, начинаю верить, что выплескиваю в атмосферу меньше углекислого газа, а заодно сберегаю кровные рубли. Может быть, я действительно немного при этом экономлю, но выгода была бы куда ощутимее, если бы

и гудки клаксонов «слаломщиков» и торопыг воспринимаются не так остро и нервно. Впрочем, я легко могу заглушить неприятные звуки, врубив посильнее музыку (надо бы ей только басы настроить). На магазинных и офисных столах мне немного не хватает парктроников, но выручает камера заднего вида с отличной картинкой, а также то, что складываются боковые зеркала. Причем для этого нужно лишь нажать кнопку на брелоке.

Откровенно говоря, я купил седан в самый последний момент. Изначально заглядывался на хэтчбек. Но в автоцентре жена сказала, что седан солиднее, а значит, более соответствует моему возрасту и статусу, который — привела она веский аргумент — «может даже и повысится» с таким авто. Белый-белый с искрящим отливом, с похожими на турбины колесными 16-дюймовыми литыми дисками и кожаным кре-



мовым салоном, Civic действительно смотрелся и смотрится очень эффектно. И я купил на этот эффект, хотя сердце екнуло, когда мысленно изменил дорожный просвет. И, ох, не зря оно екало. Уже в первый месяц я обцарапал о поганые подмосковные ямы фартурк и оборвал смешную, сделанную из

нелепой «фольги» защиту поддона картера. Зато напрочь развеялись мои опасения, что придется делать по несколько ходок на дачу, чтобы переместить туда-обратно всякий скарб. Багажник у седана, во-первых, оказался прилично вместительным (440 литров), а, во-вторых, он не глухой: негабарит можно через большой проем воткнуть в салон, а спинки задних сидений сложить. В подпольной нише багажника — донатка, а не набор юного техника «заклей сам». Так что Civic вполне тянет и на автомобиль крепкого хозяйственника, роль которого мне приходится выполнять, когда я снимаю офисный костюм-двойку.

Семейного благополучия и высокого статуса, Василий Попов



Любовь к спорту порой принимает причудливые формы. Мой приятель недавно зачем-то купил настоящий спорткар — Jaguar XFR. И зачем-то решил показать меня на этом бессмысленно скоростном автомобиле.

Вообще-то я категорически против скоростных автомобилей. Их производство должно быть либо запрещено, либо ограничено законодательно. Был бы я депутатом, уже давно подготовил бы соответствующий законопроект. Скопировал бы его с анти табачного, разрешив зависимым от скорости людям пользоваться заряженными аппаратами в строго отведенных для этого местах.

Дело не в том, что я некурящий и тепеть не могу сигаретного дыма. Мне представляется странным, когда говорят, что никотин убивает десятками тысяч, и на этом основании вводят запреты, убирают отовсюду рекламу, пугают обывателей страшными надписями и фотографиями на пачках... А то, что в автомобилях гибнет и калечится ежегодно сопоставимое число людей — это вроде как не основание. Не причина, чтобы на тех же автомобилях писать «скорость убивает» или «лихачество приводит к утрате рук, ног, головы...» или «садясь за руль, завещай свои органы». Или просто брать жуткие фотки с сайта ГИБДД и обклеивать ими двери машины. Никому почему-то не приходит в голову, что автомобильные компании выпускают крайне опасный для здоровья товар. Причем этот товар изначально не вписывается в рамки установленных в большинстве цивилизованных стран правил дорожного движения и законов. В самом деле: если максимально разрешенная скорость в мире 60 (для населенных пунктов) и 130 км/ч (для магистралей), то отчего автокомпании лихо выпускают тачки с максимальными скоростями от 180 и выше. И никто им этого не запрещает. И никто их не бьет рублем, долларом и евро. Зато бьют нас, водителей, которые



терпят это, как овцы. Бабушка, высушившая кот в микроволновке, легко засудила производителя, забывшего написать, что можно, а что нельзя в инструкции. Но почему-то не находится такого простак, который бы отправил штрафную квитанцию за превышение скорости в головной офис Штутгарта, Детройта, Токио...

Я именно так и посоветовал сделать приятелю, когда нас с ним тормознули на подмосковной трассе два придорожных инспектора... Заряженный XFR с пятилитровым двигателем V8 мощностью 510 л. с. в на этом участке готов был пойти на взлет. Я перестал чувствовать асфальт. Как назло, за несколько минут до того водитель отключил круиз-контроль с ограничителем максимальной и нажал на тонеле кнопку с клетчатым флагом. Это кнопка для активации самого динамичного режима. Жаль, что его как раз и прервал полосатый жезл. От инспектора мы смогли остановиться только в метрах 30–40, что уже выдавало нас с головой. Хотя, надо признать, мощные тормоза с огромными суппортами красного цвета схватывают наглухо. Автомобиль тормозит великолепно.

«Вы превысили скорость», — зауценно пробубнил полицейский. — Вот посмотрите картинку на компютере. Ваш красавец?» Красавец был наш. Он такой один. Голубого гоночного цвета. С 20-дюймовыми легкосплавными дисками. С мощнейшими воздушными насосами и четырьмя патрубками выхлопной системы. С эффектными литерми R спереди и сзади.

В углу картинк стоял приговор — 156 км/ч. «Я не виноват, — закончил приятель. — Машина ведь настоящий зверь. За 4,9 секунды набирает 100 км/ч. Чуть педаль тронул и улетел. Сами попробуйте не нарушить». На все эти причитания инспектор монотонно отвечал, что с удовольствием бы попробовал, но правила есть правила, а к нему какие претензии... И действительно: претензии могут быть только к Jaguar.

Я так думаю: уж если вы делаете такие красивые и быстрые автомобили, то будьте добры продавать к ним в нагрузку и специальные трассы. Ну или хотя бы абонементы на такие трассы.

Извините, что сумбурно и с головокружительной логикой. Не гонщик, Руслан Артемов.



АВТОПЦЛОТ

МОЛОДО-ВЕЛЕНО

Когда имя существительное совсем не существенно



«Название подкачало, — выразил витавшее в воздухе мнение коллеги по цеху. — Хуже даже, чем Pagani Нуауга». В самом деле, для русского уха Ghibli не просто неблагозвучно. Оно не смешно и не обидно. По его поводу не пошутитишь, как в случае с названием «жигули», которое тамошние остроловы переделывали в «жиголо», или с Lada Nova, которое толковалось как по va, то есть «не едет» — уничижительная 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 айгбаг 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 разьязнительную работу среди российских клиентов. Устроить пару лекций на тему, что Ghibli — это не страшно, акреативно. На самом деле название Ghibli в истории Maserati впервые возникло в 1966 году для очень симпатичного автомобиля Gran Turismo, выпущкавшегося до 1973 года. С 1992 года на пять лет оно использовалось для купе второго поколения. Нынешний четырехдверный седан — третий образец итальянской мануфактуры, продолжающей традиции обходиться без конвейера и выпускать автомобили с именами экзотических ветров. Дующий в Сахаре 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, хватило даже шквальных порывов на Ghibli среди мирных полей и виноградников. Местные фермеры нам обязаны: сочным рокотом двигателя, собранного на мощностях Ferragiri, мы, думается, надолго прогнали крупных и мелких вредителей. С другой стороны, потрафили самим пейзазам. «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 подразумевает

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 отвлекаться, 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 предупреждает, что будет ему периодически звонить для проверки и спокойствия. Когда сын возвращается, отец устраивает ему взбучку за то, что любимое чадо ехало не позволено 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 решит 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

ТЕНДЕЦИИ

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 верблужьей кожей, а приборная панель оформлена такими материалами, как титан и палисандр — это дерево используется для производства оркестровых струнных инструментов. В пикو 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 отделения Hyundai и создали автомобиль, на котором не страшен любой зомби-апокалипсис. Для этого Hyundai Veloster Zombie Survival Machine защищен кованым железом с колючей 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».

Имя 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 беззудной 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 удобрениями, 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 —



Укрепление иммунитета

Во время езды накатом у преселективного «робота» PDK размыкается сцепление, и автомобиль катится на холостом ходу, расширенный функционал системы старт-стоп позволяет глушить двигатель еще до окончательной остановки. У 420-сильной Panamera S эти и другие меры привели к экономии бензина 0,8 л на 100 км, у базовой Panamera — на все 0,9. Кажется, что в России это мало кого интересует, но когда мне в бытность знакомства с Porsche 911 пришлось управлять ее каждый божий день, я понял, что ничем не отличаюсь от владельцев электромобилей, неизменно заканчивающих вечер с удлинителем в руках.

К слову, теперь розетка есть и у Panamera S E-Hybrid. Установленная здесь и работающая в паре с 92-сильным электромотором литий-ионная батарея заряжается дармовой энергией на торможении или напрямую от компрессорного бензинового V6 мощностью 333 л.с., а добравшись до дома, ее можно запитать от бытовой электросети. После четырех часов подзарядки реального запаса хода в режиме E-Power, т.е. на одном электричестве, хватит где-то от центра Москвы до Шереметьево. Прежде всего, E-Hybrid создан для США — второго рынка для Panamera и первого в мире для гибридов, а что после генных экспериментов для Штатов и Китая остается старушке Европе, к которой причисляют и Россию? Радоваться тому, что, даже несмотря на перенастроенные в пользу комфорта амортизаторы и пневмозамен-ты, обновленная Panamera по-прежнему едет как настоящий Porsche.

В результате инженерной селекции этот зверь стал не так оглушительно громок, быстр и агрессивен, как его собратья, зато менее рафинирован для повседневной езды и универсален — даже спинка задних сидений здесь складывается. Глядя на китайцев, я бы заказал пневмоподвеску, чтобы всегда можно было приподнять кузов выше бордюра, а глядя на американцев — гибрид. Говорят, смешение генов укрепляет иммунитет.

Илья Фролов, фото Даниэля Вольштайна

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-настойчивого 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 и 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 «комфорт» — 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

Автомобиль автобаном, 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