



Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Автопилот

Среда 27 ноября 2013 №218 (5250)

ug.kommersant.ru

10 **Блондинка под углом**
Курортный анекдот с новым Cerato Coup

10 **Кому не лень**
Обновленный Mitsubishi Pajero Sport в зеркале русской глубинки

12 **Мастер-класс**
Новый Cadillac Escalade и статуи свободы

Багажник нового Suzuki SX4 больше, чем у Ferrari 458 Italia, по сравнению с Lamborghini Gallardo здесь нет проблем с местом, куда приклеить фарфорового далматинца с качающейся головой, а если владелец Maserati захочет заказать такую же панорамную крышу, то ему придется прорезать ее болгаркой самостоятельно. В итоге возникает лишь один вопрос — есть ли у него вообще какие-нибудь недостатки?

Японский завтрак

—МИССИЯ—

Конечно, некоторым может не понравиться, что новый Suzuki выглядит не как Моника Беллуччи на четырех колесах, а просто как автомобиль. Но модель прошлого поколения рисовали в ItalDesign и, несмотря на более эмоциональный дизайн, ее аэродинамика была не лучше, чем у капусты брокколи — коэффициент аэродинамического сопротивления новой машины сразу снизился с 0.40 до 0.33. А еще новинка легче, экономичнее и при этом гораздо больше.

Мы, конечно, привыкли к тому, что каждая новая модель растет в размерах, и не за горами тот день, когда Volkswagen Golf достигнет размеров лондонского автобуса, но в случае с новым SX4 это не совсем актуально, потому что он не просто подрос, а перешел в следующий класс. Реальной заменой модели образца 2006 года станет Suzuki iV-4, который был показан на Франкфуртском автосалоне в качестве концепт-кара, а пока на конвейере останется и существующая модель с приставкой Classic, и новая с приставкой New. Вообще, в Европе новая машина будет называться Suzuki SX4 S-cross, но это наименование не понравилось российскому патентному ведомству из-за сходства произношения с именем C-Crosser, зарегистрированным фирмой Citroen.

Кубок дружбы народов

Интерьер New SX4 аскетичен, как японский завтрак из риса, салата и



водорослями нори и зеленого чая, но достаточно «съедобен», чтобы начинать с него каждый день. Не зря руководителя проекта Suzuki SX4 S-cross Сасаки-сана зовут аппетитным именем Ясуши. Все, начиная от плотных сидений и заканчивая приборами, вполне достаточно просто, но вид пласт-

тика и качество подгонки деталей оставляет надежду, что передняя панель не упадет на колени на следующий день после окончания гарантии. Сзади очень просторно, спинка дивана регулируется по наклону, а прямо над головой находится одна из главных гордости японских инженеров. Обычно из автомобильного люка мож-

жет высунуться что-нибудь не больше пьяной выпускницы или российского флага по случаю победы нашей сборной в «Кубке содружества народов союзных стран Восточной Европы», но здесь он огромных размеров и состоит из двух прозрачных секций, которые могут сдвигаться друг на друга.

—тенденции—

Крыша превращается

BMW 4 Series Convertible

Когда деревья были большими, а Wi-Fi — бессмысленным сочетанием четырех букв, кабриолетами были все автомобили без исключения, а автомобильное путешествие ассоциировалось с клубами пыли и попадающими в рот насекомыми. И лишь в 30-е годы прошлого века к открытым автомобилям прицепился ореол привилегированности, который сохраняется за ними до сих пор. Жаль, что на новом BMW 4 Series Convertible во многих странах под открытым небом уже не поездишь — машину презентовали аккурат под конец сезона. По сравнению с открытой BMW 3 Series у «четверки» больше ширина, колесная база и колея, что позволило увеличить запас пространства в ногах задних пассажиров. В списке оснащения появился «воздушный шарф» — система подает теплый воздух к шее водителя и пассажира автоматически в зависимости от погоды и скорости движения. За счет применения новых материалов обивки мягкого верха инженером также удалось повысить шумо- и теплоизоляцию салона. Багажник 4 Series Convertible имеет функцию облегчения погрузки вещей: если крыша сложена, она может приподниматься, облегчая доступ к багажу. Развесовка по осям сохранена в пропорции 50 на 50, а линейка моторов включает два бензиновых двигателя и один дизель мощностью от 184 до 306 л. с., которые работают в купе с 6-ступенчатой «механикой» или 8-ступенчатым автоматом.



Сезон распродаж

Lamborghini Veneno Roadster

Для не поспевших к шапочному разбору трех юбилейных суперкаров Lamborghini Veneno, стоивших по €3,6 млн каждый, Lamborghini собирается выпустить до девяти аналогичных родстеров — в зависимости от того, каким будет спрос. Причем отсутствие крыши, а она не предусмотрена в принципе, благоприятно отразилось на цене: открытая версия суперкара будет стоить на €300 000, то есть на цену одного Lamborghini Aventador LP 700-4 Roadster дешевле. Собственно, технически Veneno и есть модернизированный Aventador с облегченным кузовом и другой аэродинамикой. Мощность 6,5-литрового V12 здесь доведена до 750 л. с., коробка передач — 7-ступенчатый «робот». Чтобы достичь 100 км/ч, полноприводному родстеру требуется лишь 2,9 с, а максимальная скорость составляет 355 км/ч. Передняя часть Veneno работает как большой спойлер, сзади установлено регулируемое антикрыло, на которое через дефлекторы поступает раскаленный воздух из моторного отсека. Форма спиц колесных дисков из углеволокна обеспечивает приток воздуха к композитным тормозам, обеспечивая дополнительное охлаждение.



ПОРВАЛИ С ПРОШЛЫМИ ЦЕНАМИ!

NISSAN X-TRAIL

ОТ **940 000** РУБ.²

И В КРЕДИТ ОТ **0%**³ НА **2** ГОДА



Innovation that excites®

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 Рыбка, 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-astakhan.ru



¹Инновации, которые восхищают. ²Рекомендованная розничная цена на автомобиль Nissan X-Trail 1 в комплектации XE. Предложение действительно с 25.10.2013 по 30.11.2013. ³Разница в стоимости кредита по указанной ставке и по ставке 14% в кредитном договоре компенсируется соразмерным снижением цены на автомобиль. Кредит предоставляется ЗАО ЮниКредит Банк. Не является офертой. Предложение действительно до 30.11.2013 для автомобилей Nissan X-Trail 1 2013 года. Сумма кредита: от 100 тыс. до 6,5 млн руб. Прочие условия договора: валюта — рубли РФ; первоначальный взнос — от 50% стоимости автомобиля; срок кредита — 2 года; заемщик оплачивает КАСКО от ущерба, хищения и угона; кредит погашается ежемесячно равными (аннуитетными) платежами; неустойка — 0,5% в день от суммы просроченной задолженности. Условия и тарифы могут быть изменены в одностороннем порядке. Подробности в салоне.

автопилот

В жизни каждого мужчины рано или поздно случается нечто красивое и светлое, что по-другому называется блондинка, и от чего, однако, всегда стоит ждать сюрпризов. Мы не успеваем еще толком устроиться в салоне нового купе Kia, как моя попутчица-блондинка вдруг решительно заявляет: «Все хорошо, но что за некультурное название — Cerato?» Мысль не очень светлая, но она сама же находит быстрое оригинальное решение: «Будем брать пример с корейцев и не станем концентрироваться на неприятном. Наш автомобиль — не жалкий Cerato, а элегантный Koup».

Блондинка под углом

—машинное отделение—

Корейцы принципиально не называют моря Японское и Восточно-Китайское с граничащим Желтым так, как это принято в международной географии. Им это неприятно. И они обычно говорят просто — Восточное или Западное море. Первое по причине удаленности от материка гораздо чище, а потому жители южной части полуострова предпочитают проводить выходные и каникулы на Востоке. Итак, мы с блондинкой едем к восточному морю на прекрасном купе цвета «морковчи» — догадайтесь, чье это определение — и берем пример с корейцев, думая только о хорошем и надеясь на лучшее.

Без здорового оптимизма путешествие изначально выглядело авантюрой. Правильнее было бы не отъезжать далеко от отеля и устроить красивую фотосессию в стиле «гангнам-стайл», благо сам отель расположен как раз в этом славном районе. К какому бы из ближайших от Сеула «пляжных зонтиков» на карте мы не прокладывали маршрут, навигация показывала не менее 220 км и 2,5 часов пути. У нас в запасе максимум 6 часов и 480 км хода, если верить бортовому компьютеру, который в тягучих сеульских пробках сразу же стал зажимать ресурсы по километражу. Как нарочно, наша поездка совпала с каким-то национальным праздником, и, похоже, вся Корея двинула на курорты, с каждой минутой все больше заполяняя междугородние магистрали.

Тысяча лайков

Чтобы не растерять в заторах азарт путешественников, мы перепробовали все традиционные методы развлечения. Я незаметно включал попутчице обогрев под попу — когда за бортом +25, выходит особенно весело — она в отместку, нажимая кнопку, доводила до красна руль, так что я едва не обжигал пальцы. Впрочем, пробка — ловушка для любого другого автомобиля, но не для Koup цвета «морковчи» с блондинкой в са-



лоне. Корейский пижон Psy набрал бы в данной ситуации гораздо меньше «лайков».

Причем сам автомобиль с удивленной линией передних фар, огромным ртом, аэродинамическим диффузором под задним бампером, замысловатым рисунком колесных дисков и безрамочными, словно бы сплошными боковыми стеклами не смотрится дежурным приложением к эффектной фемине. В дизайне купе заметна рука Петра Шрайера, привившего европейский стиль всем последним моделям Kia. Оно производит впечатление молодой, динамичной, продвинутой и трендовой штучки, на его светодиоды, во всяком случае, окружающие реактивировали не меньше, чем на голубые глаза моей попутчицы.

«Знаешь, почему блондинкам нравятся машины с люком? — принялась она откалывать шуточки о самой себе. — В них больше места для ног». И с этими словами отодвинула подальше кресло и вытянула свои прекрасные конечности в боковое окно. В соседней машине люди

впали в ступор, как герои в финальной сцене «Ревизора».

Курс воны

На подъезде к будущему олимпийскому граду Пхенчану, к сожалению, проигравшему в никчемной и тшеславной гонке Сочи, затор стал редеть. Появилась возможность почувствовать себя немножко олимпийцем. И тут опять выступила моя блондинка, на удивление точно сравнив Koup, показывающий максимум тяги при 4800 оборотах, со снарядом бобслеистов, который «сперва надо потолкать и разогнать, а потом он уже и сам лихо покатится». Ездовые ощущения можно немного усилить, сменив режим системы Flex Steer, определяющий степень усилия на руле, с Comfort или Eco на Sport. Это не будет «спортом больших достижений», но ничего такого мы от Koup и не требовали. Нас вполне устроил курортный наряд и общий легкомысленный вид купе. На опрятных пляжах теплого и ласкового Восточного моря с уютными барами и ресторанчиками на бере-

гу, перед которыми выставляют на показ большие аквариумы с живой рыбой и омарами и которые, если бы не иероглифы, легко сошли бы за французские, Koup смотрелся совершенно по-своему.

Правда, наш кайф у моря едва не отменила дама-контролер на пункте оплаты при съезде с магистрали. Наличных местных денег вон мы захватить не догадались, а все карточки Visa и Maestro контролер почему-то признавала недействующими. К тому же она говорила только по-корейски. Благо она дозвонила кому-то в «главк», управляющий местными платными дорогами, и этот некто под честное английское слово найти у моря банкомат и расплатиться на обратном пути позволил нам поехать дальше. «А знаешь, что делает типичная блондинка, если ей понадобится деньги на проезд или бензин? — в тему вспомнила умница-попутчица. — Продаст машину! Хотя Koup, наверное, даже у типичной блондинки хватило бы ума оставить себе».

Александр Ставров,
фото Kia



ТЕХПАСПОРТ	KIA CERATO KOUPI
Двигатель, тип	бензиновый, 4-цилиндровый
Объем двигателя, куб. см	1999
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	150 при 6500
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	194 при 4800
Трансмиссия	6 МКП/6 АКП
Привод	передний
Максимальная скорость, км/ч	210
Разгон до 100 км/ч, с	8,5/9,0
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	6,9/7,2

Калым отдам

—руководство пользователя—

Умница, красавица, победительница престижного смотря «Европейский автомобиль» 2009 года, обошедшая тогда на конкурном вираже такую икону Старого Света, как VW Golf. Но в России модель продавалась плохо. То ли дело в Европах: в определенном ей по габаритам D-классе лучше чувствовал себя только VW Passat. У нас же... Столько за пять лет продали «Инсигний», сколько иных ее конкурентов разбирали за год. В общем, не автомобиль, а сущая бесприданница.

Хотя и комплектация приличная всегда была при ней, «женихи» жаловались, что нужного-то в приданом как раз и не хватало. А именно, чтобы мотор, да бензиновый, да в лошадах оптимальный, и еще бы автомат к нему. Потому что автоматическая коробка шла в придачу либо к мощным 220- или 249-сильным бензиновым двигателям, либо к 160-сильному дизелю. Более демократичные моторы в 140 л.с. и 180 л.с. комплектовались только механикой. И цена-то сама по себе неплохая была, а «спасибо, мы еще на какие-нибудь смотрины сходим».

Изучив претензии болно разборчивых ухажеров, при рестайлинге модели было принято-таки ключевое, как все надеются, решение. И вот — вождьленный мотор, турбированный 1,6 л мощностью 170 л.с., у наших ног. Ну, вернее чуть выше, и, вероятно, правее. Потому что мы сидим за рулем обновленной Insignia, выжимаем сцепление и ждем на газ. Да, нам автоматической коробки передач не досталось,

но мы не тужим. У покупателей-то выбор будет. Мы уверенно проходим повороты, мы устойчиво несемся по шоссе: и лошадиных сил, и момента более чем достаточно. И, что важно, вполне себе тихо, никаких лишних шепотков в смысле шума и вибраций. Что девушку на выданье весьма красит. Добиться этого удалось в том числе с помощью новых настроек шасси, которое также было модернизировано: 60% комплектующих деталей задней подвески были переработаны.

Добрая внутри...

Как и положено, полностью все прелести новой Insignia раскрываются в топовой комплектации с тематически верным названием Cosmo. В частности, только в ней доступна информационно-развлекательная система IntelliLink, более простой вариант которой уже можно было увидеть на малыше Adam. Ее восьмидюймовый экран закрыл собой большую часть центральной консоли, небрежно смахнув оттуда россыпь архаичных кнопок. И экран этот, конечно же, сенсорный, но управлять системой можно и с помощью кнопки на рулевом колесе, а также взяв на себя голосовое командование или вооружившись сенсорной панелью, внешне слегка напоминающей компьютерную мышку и расположившуюся возле рычага коробки передач. Зачем так много способов для управления навигацией, музыкой и, к слову, большим количеством приложений? Просто из желания всем нам угодить, хотя и существует мнение, что это невозможно.



Сенсорную панель можно использовать для ввода текста в навигационную систему, а можно использовать как контроллер управления IntelliLink. Чтобы создать обратную связь с водителем и не отвлекать его при этом от дороги, подтверждая полученные команды, панель слегка вибрирует, что напоминает аналогичное поведение CUE, информационно-развлекательной системы Cadillac. Сенсорные клавиши управления температурой климата по своей тактильности также похожи

на кнопки CUE, и чтобы проворно на них нажимать, нужно найти к ним подход. Примерно так же, как если владельца смартфона попросят выполнить привычные вроде бы манипуляции на устройстве другой марки. С первого раза порой страни-

Кому не лень

—машинное отделение—

Трудности перевода возникают не только в кинофильмах, но и закрадываются в меню бортовых систем. Безукоризненно общавшийся со мной до поры до времени дисплей нового Pajero Sport, прокладывая маршрут, вдруг потребовал ввести название «Кантри». Размышления над вариантами Русь, Россия, Раша... едва не сбили меня с толку и с нужного пути.

Как ни странно, все остальные разделы и пункты меню оказались совершенно релевантными. Так что можно было даже заподозрить, что кто-то сознательно адаптировал словарь мультимедиа под наше конкретное путешествие. Путешествие по родной «кантри». В пределах Калужской области.

От рекламного лозунга Mitsubishi «Надежно!» отдает здоровой кондицией, без которой, как без запяски или кастета, неразумно выезжать за пределы МКАД. За эту пресловутую «надежность» и за то, что «подходит для наших дорог», по всем выкладкам маркетологов, в России прежде всего и покупают Pajero Sport. «Внешний вид» как мотивирующий фактор числился где-то в середине списка. Надо думать, так было до последней модернизации. Обновленный «спорт» максимально приближен

да, 36 — вьезда. Про систему полного привода внедорожника Super Select 4WD принято говорить, что она рождена на «Дакаре». Но чтобы убедиться в этом, нет нужды отправляться за семь морей. Пара кругов по мотокроссовой трассе в Кондрово развеяла все сомнения. Трасса в Кондрово всегда считалась непростой. Осенняя распутица заметно увеличила коэффициент ее сложности. Сухие пятачки остались исключительно на трамплинах. Дядя, как тяжело пробирается по мотодрому посланный на разведку трактор, я искренне усомнился в том, что «миссия выполнима». Но обутый в приличную резину Sport не ударил лицом в грязь. Там, где не хватало понижающей передачи и межосевого дифференциала, выручала блокировка заднего межколесного дифференциала и электронная противобуксовочная система.

Навигационную систему Mitsubishi еще не научили показывать качество дорог, что, может быть, и к лучшему. Но в нарисованной на дисплее сплошным зеленым пятном зоне примерно в 80 км от Калуги тоже было мало чего хорошего. Это как в фильмах Хичкока — сплошной саспенс. И никогда не знаешь, что там покажется из-за поворота. Так оно и случилось. Едва березовая рощица стала рваться на лоскутики, как справа от моего автомобиля возникло не-



по экстерьеру к флагманскому Pajero IV. В здоровой наружности внедорожника с новыми бамперами, решеткой радиатора, оптикой и колесными дисками нет кичливого гламура, но нет и ничего от дворового физкультурника или провинциального пижона. На «претензии» тянут разве что алюминиевые порожки (элемент стандартной комплектации), об которые на «кантрисаиде» измазаны брюки — раз плюнуть, зато в «сити» без них как без лифта.

Если пороги и скрадывают дорожный просвет автомобиля, то совсем чуть-чуть. Геометрия Pajero Sport такая что ни на есть честная: 215 мм клиренса, 25 градусов — угол съез-

что. Чудовище, рожденное фантазией разума или его сном. 22-метровая конструкция из металлических трубок, каждая из которых обернута берестой. Она же «Бобур», как потом расказал местный житель, по совместительству гид. Арт-парк «Никола-Ленивец» богат на такого рода творения. На его 600 гектарах расположено несколько десятков монументальных по размерам и инопланетных по духу инсталляций. Даже короткая прогулка по парку способна привести к сдвигу сознания. По сравнению с которым сбой переводчика в бортовой системе — сущий пустяк.

Александр Ставров,
фото Mitsubishi

панель поглядывать, и именно ее дизайн и функциональность серьезно изменились. Особенно в своей топовой версии, которая оснащена восьмидюймовым цветным дисплеем. Его можно настраивать как душе удобно, вывода на экран хоть

классический спидометр, хоть навигационную карту. Выбрать нужную в данный момент функцию можно на главной странице, конфигурируя ее затем через подпункты меню. И если к IntelliLink, какой интуитивной ее не назови, надо будет привыкать, то разобраться с управлением приборной панели, которое осуществляется с помощью кнопок с правой стороны руля, потребуются от силы минут пять.

То, что «девушка созрела», свидетельствует не только то, что новинка Opel, хоть и в мелочах, но немного старается походить на продукцию старшего брата по семейству GM, но и повышенная технологичность Insignia. Теперь на ней доступны и адаптивный круиз-контроль, и такие системы, как предупреждение об опасности в мертвой зоне, соблюдение полосы движения, предупреждение о фронтальном столкновении, а также бесключевой доступ и запуск двигателя Open&Start и камера заднего вида. В самом простом варианте Opel Insignia обойдется в 797 000 рублей. А если выбрать комплектацию поинтереснее, да дополнить оборудованием побольше, цена вопроса с легкостью удвоится. Впрочем, за хороший автомобиль с полноценным приданым таких отступных не жалко.

Анна Килимник,
фото Opel

ТЕХПАСПОРТ	ОPEL INSIGNIA СЕДАН
Двигатель бензиновый	1.6 Turbo ECOTEC
Рабочий объем	1598
Мощность, л.с. при об/мин	170 при 4250
Крутящий момент, Нм при об/мин	260 при 1650–4250
Трансмиссия	6MT
Привод	передний
Разгон до 100 км/ч, с	9,2
Максимальная скорость, км/ч	220
Расход топлива в смешанном режиме, л на 100 км	5,9
Комплектация	Cosmo
Цена, руб.	от 1 023 000
	6AT
	9,9
	210
	6,6
	Elegance
	от 965 000

автопилот

Японский завтрак

—МИССИЯ—

9 «Белый налив» налево

Объем багажника по сравнению с Classic SX4 вырос практически в два раза, а по его углам рассредоточены ниши и карманы, в которые будет удобно рассортировать весеннюю рассаду: «Белый налив» и «Кавалер» налево, «Сибирский скоростепель» и «Розовый гигант» направо. Отслужившая свое в квартире тумба, капуста и уголь для мангала уместятся посередине.

Хотя, судя по выбранному Suzuki для рекламной кампании яркому окрасу кузова, а консервативное большинство автолюбителей больше тяготеет к цвету чуть чернее камней у магазина при кладбище, в Suzuki рассчитывают привлечь внимание и более молодой аудитории, ведущей активный образ жизни. Возможно, даже людей, уже знакомых с брендом Suzuki по модели Swift, которая известна своей озорной управляемостью. Собственно Swift и служил точкой отсчета при доводке ходовых качеств New SX4, и если большинство кроссоверов ведет себя в поворотах как лошадь, обещавшая забродивших яблок, то Suzuki точно и азартно входит в повороты с минимальными кренами.

Неспортивное поведение

Единственный доступный бензиновый двигатель мощностью 117 л.с. объемом 1,6 был модернизирован, что вкупе с похудевшим кузовом хорошо отразилось на динамике, но 13,5 с разгона до 100 км/ч все равно тянутся как вечность. В армией быстрее разбирал «Калашников». Пускай собрать его после этого не мог даже старшина. Не добавляет скорости и флегматичный в работе вариатор, и система полного привода AllGrip AWD. Хотя в ее арсенале появился режим Sport, когда электронно управляемая муфта в приводе задних колес помогает повернуть машину в поворот. На страже внедорожных способностей стоит режим Lock, распределяющий мо-



ТЕХПАСПОРТ SUZUKI NEW SX4

Двигатель, тип	бензиновый, R4	бензиновый, R4
Объем двигателя, куб. см	1586	1586
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	117 при 6000	117 при 6000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	156 при 4400	156 при 4400
Трансмиссия	CVT	5MT
Привод	передний	полный
Максимальная скорость, км/ч	180	165
Разгон до 100 км/ч, с	11	13,5
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	5,5	5,7

мент симметрично между осями, а система стабилизации теперь способна имитировать межколесные блокировки, притормаживая проскальзывающее колесо.

Клиренс New SX4 при этом составляет 180 мм, что по сравнению с Suzuki Grand Vitara не так уж и много, но на примерно 179 мм больше, чем у Lamborghini Aventador, что, согласитесь, впечатляет. К тому же у Suzuki удобнее двери, прибор, кондиционер, и есть багажник с 12-вольтовой розеткой — такой нет даже у Bugatti Veuron. Так стоит ли платить больше?

Илья Фролов,
Фото Suzuki



—время. события. люди—

Властелин дорог



В автосалоне официального дилера BMW «Бакра» (Краснодар) 15 ноября прошла одна из самых заметных премьер осени — презентация нового BMW X5.

Автомобиль во многом преобразился, стал еще более элегантным и солидным, сохранив при этом великолепную динамику и непревзойденную функциональность. Высококачественная кожа, тщательно подобранные элементы отделки, декоративная подсветка и максимальный комфорт создают атмосферу исключительной роскоши в салоне BMW X5. Увеличенная высота посадки обеспечивает наилучший обзор дороги. Все инновационные органы управления нового BMW X5, в том числе новый контроллер iDrive Touch, опциональная навигационная система Professional и новый дисплей управления ориентированы на максимальный комфорт водителя.

Организаторы постарались сделать вечер насыщенным и запоминающимся: гостей ожидали DJ сет от Utah M.Paul, розыгрыш подарков, изысканный фуршет, профессиональные фотосесии на фоне BMW X5! Специальным гостем вечера стал певец Дима Монатик (Киев).

Кодекс самурая



10 лет назад в России начались продажи внедорожника Mitsubishi Outlander Samurai, который стал одним из самых продаваемых автомобилей класса SUB. В честь этого события компания выпустила специальную серию Mitsubishi Outlander Samurai. 14 ноября в автосалоне «Мицубиси Центр Краснодар Север» компании «Ключавто» прошла официальная премьера новинки.

Mitsubishi Outlander Samurai отличается агрессивным дизайном передней части, выполенной в комбинации стилей Jet Fighter и Fuji Mountain, а также хромированными шильдиками с названием ограниченной серии — Samurai. Серия доступна для всех комплектаций автомобилей с двигателем 2.4 и 3.0.

Во время презентации гости смогли пройти тест-драйв ограниченной серии Mitsubishi Outlander Samurai. Организаторы провели также конкурс рисунков для собственников автомобилей Mitsubishi, приобретенных у официальных дилеров. Авторы самых креативных рисунков своего Mitsubishi Outlander Samurai приняли участие в розыгрыше iPad.

Видение с мотором

Где-то там, где среди пьемонтских лопухов отдыхают лозы винограда без гроздьев и стебли кукурузы без початков, а в холодильниках опустевших кафе покоятся равиоли, есть местечко под именем Балокко, больше известное своим автомобильным полигоном. Здесь и была рождена она — Alfa Romeo 4C, прекрасная, как скульптура, и страстная, как бестия. Правда, наше свидание началось в присутствии родителей — чем-то похожее на Марадонну альфовского тест-драйвера, который воспринимал меня, как врага, прилетевшего уничтожить все, что ему дорого. «Не выключай систему стабилизации и попробуй не спастись машину!» — бросил он вместо приветствия. На том и порешили.

—западные ценности—

Alfa Romeo 4C живую не просто красива — она красива вне времени, как скульптура эпохи Возрождения. Кто-то даже назовет ее сексуальной. И если раньше за такую формулировку по отношению к машине мне хотелось толкнуть человека под трамвай, теперь я начинаю догадываться, о чем идет речь. Причем, если на вызывающе белоснежный Volvo мне как-то просто плюнули на боковое стекло, то на 4C или, как говорят сами итальянцы, «Кватро Чи», видимо, выльют кислоту или чего похуже.

А еще она с самого начала выглядела фантазией, которая как нельзя близка к реальности — истинным alfisti оставалось лишь дожидаться ее появления, продать почку, душу дьяволу, свою Alfa Romeo 155 Q4 1996 года, в подержанной жизни которой был вложен небольшой бюджет Намибии, и начинать каждый день с погружения в мечту.

Капотом по голове

Гордятся ли ей сами итальянцы, я так и не понял. Люди, конечно, сворачивают головы, чай не Fiat Panda едет. Некоторые даже сотрясают в воздухе ладонью, но что это значит — восторг или воинственное: «Пропадите же вы пропадом, кретини с полигона, у меня корова из-за вас молоко не дает», остается не ясным.

Шума от «Альфы», конечно, предостаточно. Резонируя в глубинах выпускной системы, звук отражается от вековых каменных стен и разлетается по деревне, так что у сидящих у открытых окон из ложек вываливается рисотто. Стоит ли говорить о таких излишествах, как регулируемая по уровню звука выпускная система, если в «Альфе» даже пассажирское сиденье просто наматывают прикручено к полу? Так что, заезжая за подругой, не лишне будет напом-

нить: «Дорогая, положи в сумочку отвертку».

А пока я подстраивал водительское сиденье с помощью единственной продольной регулировки, мой товарищ решил осмотреть маленькую багажную емкость прямо за двигателем и получил капотом по голове. Привыкнув к газовым опорам, он просто поднял крышку и отпустил, после чего она с итальянской непосредственностью упала ему на голову.

Чтобы зафиксировать капот, нужно поставить изящную в своей кризисе распорку. Чтобы капот отпереть, требуется открыть водительскую дверь — кнопка спрятана в косяке. Чтобы положить что-то в багажник «омывайки» придется сноровкой просить отвертку у подруги и отвинчивать заглушку рядом с дворниками. Прибавьте сюда тугой, гоночного вида, педаальный узел, руль без усилителя, на который на парковке нужно наматываться, как моряка на бабину с якорной цепью, и вот вы уже бежите прочь от машины сторону с криками: «Помогите!»

Эпоха возрождения

Но, скорее всего, «Альфа» уже завладела вашим мозгом, и вы просто шагаете через широкий карбонный порог с блаженной улыбкой идиота. Причем, если у Ferrari 458 Italia монокок сделан из экструдированного алюминия, то здесь он полностью углекислотный — фирмы Adler Plastics, производившей такую же деталь для Ferrari Enzo.

В итоге основная силовая структура 4C весит так мало, что даже я со своими 75... ну ладно, 80 кг веса выгляжу редкостным жирдяем. Спереди и сзади к 65-килограммовому монококу крепятся два алюминиевых подрамника с мотором, короб-

кой передач и подвесками, после чего все это накрывается кузовными деталями из еще одного волшебного композита с непроизносимым названием, для изобретения которого нам пришлось пройти путь от палки-копалки до нейлоновых колготок.

Установи сюда двигатель от Ferrari, как это было в случае с Alfa Romeo 8C, и «Кватро Чи» разогналась бы быстрее заряженных частиц в адронном коллайдере. Но тогда маховик мотора царял бы стоящие сзади автомобили, а его клапанная крышка была бы у водителя чем-то вроде подлокотника — 4C настолько миниатюрная, что уступает в длине даже Alfa Romeo MiTo. Стоимость бы вышла тоже «золотой», но тезисом изначально ограничивало отпускную цену 60 тысячами евро. При планируемом выпуске 3 500 автомобилей в год 4C должна стать первой глобальной моделью Alfa Romeo эпохи возрождения, которую можно будет заказать у дилеров от Токио до Майямы, и даже в пяти российских городах.

Так что в моторный отсек просто приспособили... облегченный двигатель от хэтчбека Alfa Romeo Giulietta Quadrifoglio Verde мощностью 230 л.с. По нынешним меркам это чуть больше, чем у соковыжималки, но за счет того, что даже стекла Альфы имеют толщину 4 мм и весят, как упаковка салфеток, каждая лошадиная сила несет на себе всего 4 кг веса.

Вторая родина

Но прежде чем вжать педаль газа в пол, включаем поворотник, наматываемся на руль, и вот уже под грохот выхлопа приближающийся индикаторный знак ограничения скорости семифигурит: riduca velocita, что, видимо, значит что-то вроде: «Давай парень, прибавь немного. Тебе уже и так выписали штраф».

Петляющие вокруг Балокко дороги великолепны, но всего в часе ез-



ды отсюда находится и знаменитая гоночная трасса Монца — Monza la magica, Monza la tragica! А в двух — вторая родина Alfa Romeo 4C — ее собирают не в Турине и Кассино, как другие модели марки, а на Viale Ciro Menotti в Модене на фабрике Maserati.

При получившемся среднем расходе топлива в 17 литров на 100 км и 40-литровом топливном баке о заправке забывать не приходится, но на те 6 минут езды между бензостанциями вы оказываетесь в центре зарождающегося урагана. В руках пульсирует лишенный любых «привкусов» усилитель руля, словно эквалайзер на Let's Get It Started бешено скачет электронный тахометр, как у гоночной формулы дрожат зеркала, в которых видно «бедра» задних воздухосборников.

В салонном зеркале не видно практически ничего, кроме маленькой полочки дороги и тонкого стекла, разделяющего прохладу салона и жар моторного отсека. Там четыре форсун-

ки вдыхают в камеру сгорания бензин под давлением 200 бар, который, взрываясь, раскручивает коленвал почти до 7 000 об/мин, а турбина то раскаляется докрасна, то, словно разъяренный хищник, с яростью стравливает избыточное давление. Для того чтобы переключиться на следующую передачу, преселективному «роботу» от все той же Quadrifoglio Verde требуется не больше, чем мозгу для восприятия услышанного слова — 130 миллисекунд, и первая «сотня» остается позади уже через 4,5 с.

Опера Пуччини

На заднюю часть автомобиля приходится 60 процентов веса, но «Кватро Чи» не проходит повороты, а порхают над ними, как Мухаммед Али над поверженным соперником, демонстрируя прозрачную, нейтральную управляемость. На подъеме тяги мотора уже недостает, но 4C не дает скурчаться, прилипая и прыгая передком на волнах асфальта, как кошка за бабочками.

Вряд ли такое можно было бы ожидать от немецкого автомобиля, но «Альфа» не немецкая... «Альфа» — это плоть от плоти Италии. То завывающая на высоких оборотах, как партия тенора в опере Пуччини, то заливающаяся всклохами глушителей, словно темпераментная тирада на итальянском языке. Со всей своей легкой брутальностью, непосредственностью и иррациональностью «Кватро Чи» напоминает суперкар из 90-х, и даже удивительно, как такой нешаблонный автомобиль в наше время появился на свет. Поэтому ее не хочется сравнивать с Porsche Cayman, который задает тон в этом классе и близок по цене. Или с Lotus Exige, похожим по концепции сочетания легкого монокока и небольшого мотора. Ее хочется сравнить с искусством эпохи Возрождения, увлечением, страстью... которая, как известно, способна и сжечь дотла.

Илья Фролов, фото автора
и Альберто Алькуати

автопилот

Сноп фар выхватил из темноты очередную башню с огнем на ее верхушке. Эстония славится своими маяками — изрезанное побережье Финского залива особенно опасно для мореплавателей, и уже в XV веке здесь появились первые сигнальные знаки. Каждый маяк — сложное техническое сооружение, вобравшее в себя самые передовые разработки научной мысли своей эпохи. Такова же и автомобильная оптика. С той лишь разницей, что светит она преимущественно себе. И лишь немного — всем остальным.

Огонь надежды

—МИССИЯ—

Очень жалко, что мы подчас лишены возможности видеть свои автомобили со стороны. Ведь современные фары — не только инструмент, но и, порой, настоящее произведение искусства. Вот Hyundai i40, например. Форма оптики головного света повторяет футуристические очертания кузова. Поворотный ксенон не только формирует яркий луч света и, как говорят, снижает вероятность искаженного восприятия цветов в темное время, но и позволяет рассмотреть, что там, за поворотом. Роскошно изогнутая полоска светодиодов придает оптике еще большую выразительность. Не менее выразитель-

не требует постоянно присутствия маячника. Поэтому «маячный городок» — жилые постройки вокруг — отдан в частное владение. Но проход для туристов внутрь двора свободный — надо только быть вежливым и не топтать хозяйские цветы.

Несколько километров — и на самом берегу моря стоит маяк Нижний Суурупи. Он был построен в 1859 году и похож больше всего на уютный четырехэтажный домик, выкрашенный в белый цвет.

Потом на северо-запад страны. В нескольких километрах от курортного города Хаапсалу находится порт, из которого ходят паромы на остров с каверзным для русского уха и языка названием Хийумаа. Это вто-



ны и светодиодные задние фонари. При экстренном торможении стоп-сигналы переходят в режим мерцания и привлекают внимание тех, кто зади. Не хуже маяков, указывающих путь морякам.

Ганзейские купцы

Для нас поиск маяков — не на море, а на суше — стал настоящим испытанием. Запутанные проселочные дороги, отсутствие указателей, длительные перегоны, сомнения в правильности выбранного пути, отсутствие ночлега, ураганный ветер и проливной дождь. Если бы не ублаживающий уют салона, приемистый мотор, способный унести туда, где через стеклянную крышу видны звезды, и превосходно настроенная подвеска, не дающая почувствовать, что под колесами камни, испытание это захотелось бы скорее закончить. А так — хотелось, чтобы оно продолжалось вечно.

Сначала, конечно же, в Таллинн. Вокруг него много маяков. На мысе Суурупи, например, их сразу два. Верхний Суурупи построен на высоком обрыве-глинте еще в 1760 году. Сейчас на нем стоит современное световое оборудование, которое

ТЕХПАСПОРТ HYUNDAI i40 SW

Двигатель, тип	бензиновый, R4
Рабочий объем, л	1999
Мощность, л.с. при об/мин	149 при 6500
Максимальный крут.момент, Нм при об/мин	200 при 4800
Трансмиссия	6AT
Максимальная скорость, км/ч	200
Разгон до 100 км/ч, с	11
Средний расход топлива, л на 100 км	7,8
Цена в России, руб.	от 959 000

рой по величине остров в Эстонии, и маяки тут самые интересные.

Самый старый маяк в Эстонии и третий по старшинству в мире — маяк Кыпу. Его заложили купцы ганзейского союза, чтобы предупреждать о Хийуской отмели: через остров проходил важнейший торговый путь с востока на запад.

В нескольких километрах от Кыпу стоит маяк Ристну. Этот ярко-красный маяк, собранный из железобетонных конструкций, был заказан на всемирной ярмарке в 1873 году. Ну, а на севере острова Хийумаа стоит маяк Тахкуна — это самый высокий маяк в Эстонии. Решение построить его было принято адмиралом бароном Врангелем в далеком 1865 году.

Маячники уволились

Ну, а после паром с Хийумаа переправил нас и наш Hyundai i40 на Сааремаа — самый большой и оживленный остров Эстонии.

Здесь нашей целью был маяк на полуострове Сырве. Он был выстроено, страшно подумать, в 1646 году. Совсем недавно старая маячная лампа была заменена на современную, а уже практически антикварную линзу можно увидеть в офисе Управления по навигационным знакам Эстонии.

В здании, где раньше жили маячники (при старом оборудовании необходимо было круглосуточно следить за маяком, поэтому здесь жило и работало сразу несколько семей),

теперь оборудован музей маячного дела. Здесь на стилизованной карте страны расставлены макеты самых интересных эстонских маяков, глядя на которые приходишь к выводу, что путешествовать между ними можно бесконечно.

Всю поездку мы старались найти хотя бы одного живого служителя маяка, но так и не смогли! В 90-е маяки были переведены на автономную работу — они теперь сами включаются в сумерках и выключаются утром. Современная техника позволяет контролировать свет маяка, но так и не смогли! В 90-е маяки были переведены на автономную работу — они теперь сами включаются в сумерках и выключаются утром. Современная техника позволяет контролировать свет маяка, но так и не смогли!

Интересно, что и сейчас, в эпоху сложных навигационных систем, свет маяка по-прежнему важен для капитанов кораблей. Точно так же, как приборы ночного видения едва ли когда потеснят с кузова автомобиля фары.

Григорий Митин, Анастасия Варжанская, фото Алексея Юрьева

Новый Cadillac Escalade и статуи свободы

—уроки мастерства—

С сорок шестого этажа отеля Trump Soho открывается потрясающий вид на Нижний Манхэттен. Но не в этот раз: город был плотно затянут облаками. Вечером тяжелым белым покрывалом будет закрыт и новый Cadillac Escalade, на презентацию которого нас пригласили в Нью-Йорк. В Сохо можно найти все то, зачем люди стремятся в этот город — изысканные рестораны, дорогие магазины, модные галереи, веселую ночную жизнь, а потому где, как не здесь, явить миру новое поколение американского внедорожника класса «люкс».



Меньше всего мне хотелось разрушить мечты. Пусть даже только свои. Слишком странный теперь Jeep Grand Cherokee, чересчур изысканный BMW X5, «джуподобный» Nissan X-Trail... Не хотелось бы записать в этот ряд растерявших брутальность автомобилей еще и Escalade. Поэтому, приехав на место, я сразу отыскала глазами накрытый покрывалом автомобиль, под которым угадывался массивный, как нью-йоркские небоскребы, кузов. И эта громоздкость успокаивала.

Вечер начинал набирать силу. Обладательница «Грэмми» Руби Аманфу исполняла песню под названием «Блеф». Когда место в первом ряду среди зрителей наконец-то занял Дональд Трамп, погас свет, и представление новики началось с выступления старшего вице-президента Cadillac Боба Фергюсона о том, что марка сегодня — самый быстрорастущий люксовый бренд в мире, а главная цель нового Escalade — подтвердить свою лидирующую позицию среди внедорожников класса «люкс».

И вот сдернули покрывало, и стало окончательно понятно: американская мечта осталась непоколебима. Нет, она даже стала крепче: за счет более крупных, чем прежде, деталей экстерьера новый Escalade выглядит массивнее.

Однажды Трампа спросили про один из его отелей, чем он отличается от других. «Дизайн стал более современным, неизменным остался высочайший уровень обслуживания». Такова была и общая мысль специалистов Cadillac, один за другим

рассказывая о работе над новым автомобилем. И так, он будет предлагаться с двумя вариантами привода, оснащаться уже знакомым V8, чья мощность увеличилась на 30 процентов, а крутящий момент — на 10. Доработано шасси. А система Magnetic Ride Control, управляющая жесткостью подвески, теперь доступна в базовой комплектации, так же как и информационно-развлекательная система CUE. Добавилось много функций, без которых автомобиль такого уровня уже неммыслим, вроде автоматического торможения на малых скоростях или оповещения о появлении объекта в «слепой зоне».

Но самое яркое изменение нового Escalade — его фары. Впервые в качестве источника света здесь используются светодиодные компоненты полного внутреннего отражения, посылающие свет на специальные хрустальные линзы. Именно это устройство головного света подвигло фотографа Отэм де Уайлд, которая сняла те самые «производственные» портреты, сделать еще и оригинальную фотосессию Escalade на фоне полупрозрачных конструкций, напоминающих дома с цветными стенами.

На следующее утро небо над Нью-Йорком прояснилось. И с сорок шестого этажа отеля Trump Soho стали видны не только небоскребы, но и Статуя Свободы. Незыблемый символ американской мечты, в которой многие ездят по-прежнему на больших и роскошных «Кадилаках».

Анна Килимник, фото Cadillac

ТЕХПАСПОРТ CADILLAC ESCALADE

Двигатель	EcoTec3 6.2L V-8 FlexFuel
Мощность, л.с. при об/мин	420 / 5600
Крутящий момент, Нм при об./мин	623 / 4100
Трансмиссия	6AT Hydra-Matic 6L80
Габариты, длина, ширина, высота, мм	5180 / 2044 / 1889
Конструкция	кузов на раме

Audi R8, Лондон

—письма с дороги—

Средний мужчина за рулем гоночного автомобиля полон нездоровых амбиций и нелепых иллюзий. Попади он на гоночный трек, и те и другие у него наверняка быстро улетучатся. Но на улицах большого города он может долго чувствовать себя королем. Пока не придет время серьезной проверки.

Вот уже второй год, как я переехал жить в Лондон. Основным моим средством передвижения там стал мотоцикл: он позволяет ездить свободно по центру Лондона, невзирая на трафик, а еще освобождает от уплаты congestion charge — экологического сбора, с недавних пор увеличенного до 9 фунтов. Я бы ездил на мотоцикле и вовсе круглый год, но наткнулся на неожиданное препятствие. Мое российское водительское удостоверение перестало действовать на территории Великобритании, и мне пришлось сдавать на английские права, столкнувшись со строгой и холодной системой. Поскольку я хотел открыть категории «А» и «В», предстояло сдать по два теоретических и практических экзамена. Что касается «мото», то я чувствовал себя вполне в форме, «авто» я решил подтянуть при помощи Audi R8.



Я не стану вас утомлять подробностями всего процесса сдачи, лишь отмечу, что он просто исключает поблажку или коррупцию. Файл включается еще на стадии заполнения специальной анкеты, без которой не получишь право на экзамен. Эту форму должен подписать гражданин Британии (но не член семьи или друг), кто знает вас не менее двух лет. Казалось бы, подойди к соседу и попроси подписать. Хрен там! Ни один англичанин не пойдет на подлог. Хорошо, что напротив моего дома есть бар «Белоч-

ки» (The Squirrels), и его хозяйка пометит меня уже почти три года.

Больше всего мне пришлось попотеть на «теории». Все у них не как у нас. Вместо 20–50 вопросов плюс тест на внимательность, Hazard Perception Test, это когда вам показывают 14 2-минутных видеороликов с опасными дорожными ситуациями. Опасностью считается то, что требует от водителя резкой остановки или изменения направления движения. Ты обязан точно реагировать нажатием на кнопку мышки.



За каждый клик — балл. 5 — среагировал максимально вовремя, 0 — поздно или вообще не среагировал. Первый раз тест я завалил. Да и как иначе, если они считают опасными на дороге вещи, на которые у нас обычно не обращают внимание. Ну чего опасного, если где-то далеко собирается переходить дорогу пешеход? Или где-то у проселочной дороги мирная овца щиплет травку?

После теоретического фиаско я и сел за руль Audi R8, понимая, что мне нужен на некоторый период дисциплинирующий автомобиль. Я обошусь без натяжных сравнений его с настоящим гоночным аппаратом, но 525 (в моем варианте и 550 в абсолютном) л.с. требуют уважения. В салоне комфортного купе или седана набор скорости скрадывается, что ужасно расслабляет. Спорткар Audi,

по моим меркам, очень комфортен. Салон в стиле техно сделан с правильной комбинацией материалов: кожи, стали, карбона. Руль с «удобствами» под кончиками пальцев, система развлечений современная, гаджеты есть куда законнектировать. Но удобство не отменяет того, что это спорткар. Скорость в R8 набирается в считанные мгновения: на первой передаче стрелка спидометра подскакивает до 70–80 км/ч — открывая кошелек для расплаты. Но зато — спасибо жестким пружинам и стабилизаторам, а также широким низкопрофильным шинам — эти км/ч ощущаются с точностью «до запятой». Не обязательно даже смотреть на кроваво-красные шкалы приборов.

Вообще, я бы всех сдающих на права обязал проходить курс езды на R8, ну или подобном аппара-

те. Один только грозный голос двигателя V10, напомнивший мне заученную мою школу, прогоняет дурь из головы и заставляет сконцентрироваться. За рулем R8, в котором сидишь очень низко, а видишь только малую часть улицы, ты всегда в тонусе. Тебе все кажется опасным, и пешехода и овцу ты не увидишь, а почувствуешь за милю.

Повторный экзамен я сдал. За что благодарен Audi R8. Хотя, если честно, я чересчур быстро освоился в этом автомобиле. И быстро стал привыкать: отключать ESP на дождливых дорожках туманного Альбиона, стартовать с лонч-контролем, обращая на себя внимание лондонских «бобби». Определенно, мне необходимо еще более дисциплинирующий автомобиль. Значит пора нагонки!

Искренне ваш, Максим Травин.