



Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Автопилот

Пятница 25 апреля 2014 №72 (5345)

ug.kommersant.ru

15 | **Голдфингер**
Ловкость рук и никаких завихрений

15 | **Все у тебя есть**
Nissan Teana как халат Обломова

16 | **Техно против ветра**
Audi A3 как календарное явление

Не погрешу против истины, если скажу, что вряд ли кто-то рассматривает Лейпциг в качестве места для будущего отпуска. Окраины выглядят как заброшенный военный городок Западной группы войск, одетый лучше меня сорокалетний мужчина собирает мелочь на улице, прогулка по вечернему городу прельщает не больше, чем наполненный hotie ночной Детройт. Но если Детройт живет прошлым, то у Лейпцига, кажется, все еще впереди: уже из аэропорта видны ветряки фабрики BMW, где из металла, углепластика и батареек делают электромобили i3. И похожая на шляпку огромного гвоздя вышка на территории завода Porsche, надолго «прибывшая» полигон штутгартской марки к территории бывшего советского танкового полигона.

Крадущийся тигр

—западные ценности—

Прямо вокруг завода раскинулись поля с быками, лягушками и летучими мышами, но нет сомнений, что им когда-нибудь придется себе поискать новый лягушачий Диснейленд. Только на новую модель Porsche Macan запланирован прирост производства в 50 000 автомобилей, а на фоне 80 000 выпускаемых Cayenne это все равно, что накормить сосиской толпу школьников. А в том, что Macan при таких объемах выпуска скоро станет дефицитом и в Лейпциге придется расширять производство, нет никаких сомнений. Даже несмотря на то, что любопытный глаз заметит внутри арок колес кроссовера клейма из четырех колец — и к открытию сочинских Олимпийских игр они не имеют никакого отношения.

Отец, сын, племянник

От Audi Q5 Macan достались не только подвески. Еще половина кузова, моторный щит — всего около одной трети деталей. Кажется, лучшего донора было и не сыскать: мощный SQ5 TDI по-настоящему увлекателен в управлении, но это все-таки кроссовер с высоким центром тяжести, а единственным, кому пока удавалось обмануть законы физики, были... инженеры Porsche. Ведь поди



ж ты, едет 911 в повороте так, словно лежит у него в багажнике не двигатель, а упаковка салфеток.

Семейство Порше всегда пользовалось случаем сделать что-нибудь эдакое, внедорожное. Старик Фердинанд проектировал полноприводные военные Volkswagen, его сын Ферри не скрывал симпатий

к Range Rover, но у Porsche никогда не было лишних ресурсов для подобных экспериментов, и в 80-х они просто подняли у 911 подвеску, установили сетку от мух и выиграли Дакар. Племянник Порше-старшего Фердинанд Пих, будучи главой Volkswagen, способствовал появлению парочки Cayenne-Touareg

и, конечно, знал о проекте под кодовым именем Cayenne Junior, или коротко Cajun. Не такое уж и плохое название, если посмотреть, но так же называют канадскую деревенщину, разговаривающую на собственном диалекте французского. — не самые лучшие ассоциации.

—тенденции—

Американо

Jeep Renegade

Аккуратность в деталях и внешности новой модели Fiat Chrysler выдает в нем практически итальянский автомобиль. И действительно, Jeep Renegade, или «Отступник», как переводится слово Renegade, не только разрабатывался при участии итальянских коллег, но и выпускаться будет в Италии на заводе в Мельфи. В основе машины лежит платформа уже снискавшего широкую популярность компактна Fiat 500L. При длине 4232 мм пятнадцатидверный миниджип имеет практически такие же размеры, как короткий трехдверный Jeep Wrangler. Базовые версии Jeep Renegade будут переднеприводными, а в самом серьезном исполнении кроссовер не только получит полный привод, но и внушительный клиренс 224 мм, и систему Selec-Terrain, которая адаптирует работу мотора и электроники под разные условия бездорожья. Линейка двигателей Renegade состоит из фиатовских и крайслеровских дизелей и бензиновых моторов мощностью от 140 до 184 л.с.



Полое надувательство

Не иначе ради того, чтобы новый Citroen C4 Cactus не боялся парижской «парковки на слух», бамперы кроссовера имеют надутые воздухом выпуклости Airbump, которые предохраняют автомобиль от легких касаний и ударов. Еще более эксцентрично выглядит интерьер: общий для водителя и переднего пассажира диван, доступный уже в базовой комплектации центральный 7-дюймовый экран, через который осуществляется управление большинством функций, включая настройку климата, большие кнопки



на центральной консоли вместо селектора коробки передач. При длине в 4,16 м Citroen C4 Cactus на 16 см короче, чем обычный хэтчбек Citroen C4 и на 200 кг легче — базовые версии кроссовера весят всего 965 кг. Линейка двигателей состоит из дизелей и бензиновых моторов мощностью от 82 до 109 л.с., отличающихся высокой экономичностью.



2 ТО В ПОДАРОК!

www.kia.ru



КРЕДИТ ОТ 5,9%

НОВАЯ **KIA OPTIMA**
НОВОЕ ИЗМЕРЕНИЕ БИЗНЕС-КЛАССА



The Power to Surprise™

ул. Малиновского/1-й Машиностроительный, 1
тел. (863) 207-5-207

www.autornd.ru
АРТЕКС
группа компаний

автопилот

Автомобиль, претендующий на звание кроссовера, должен испытываться в условиях максимального бездорожья, даже если в дальнейшем он ни разу в жизни не выедет за пределы асфальтированной трассы. С этой точки зрения мудро поступили организаторы тест-драйва SKODA Yeti, выбрав для испытаний северную часть Норвегии. Именно здесь, среди суровых фьордов, SKODA Yeti пришлось проявить все свои кроссоверские таланты.

Северная закалка

—МИССИЯ—

В духе викингов

Вокне самолета, выполнявшего рейс Осло—Тромсе, появилась бесконечная роспись ярких огней: Тромсе — один из самых крупных городов страны, оплот цивилизации на севере Норвегии. Город сужеными двухэтажными домиками, аллеями сувенирных магазинов и множеством кафе, баров и гостиниц, в общем-то ничем не отличается от множества других европейских городов. Необычно выглядят разве что изумрудные всплохи северного сияния в ночном небе: Тромсе расположен на 400 км севернее полярного круга.

SKODA Yeti — целиком и полностью детище чешского автоконцерна. Но завоевательный стиль викингов, которые некогда населяли Норвегию, этой модели явно по душе: появившись на рынке всего четыре года назад, сегодня компактный кроссовер быстро набирает популярность. По данным SKODA, сейчас в Европе Yeti занимает долю рынка в 4,1% в сегменте кроссоверов класса А. Это один из лучших показателей среди одноклассников.

В 2014 году Шкода вывела на рынок обновленную версию SKODA Yeti, рассчитывая привлечь к автомобилю дополнительную аудиторию за счет более широкого выбора комплектаций и новых стилистических решений.

Ничего лишнего

Несмотря на то, что Норвегия считается одной из самых богатых стран Европы, показная роскошь здесь не приветствуется. На местных дорогах не встретишь супердорогих машин, а дома норвежцев удивляют своей скромностью: в своей массе это простые одноэтажные строения, выкрашенные однотонной красной без намека на какой-либо эксклюзивный дизайн.

Удивительно, но обновленный Yeti в атмосфере скандинавского минимализма выглядит естественно. Если раньше автомобиль отличался эпатажностью и молодежным задором, то сейчас его облик стал, пожалуй, более консервативным. SKODA Yeti не гонится за модной сейчас плавностью линий, напротив, его силуэт на дороге выделяется строгой графичностью и четкостью форм. Задняя часть кузова выполнена в фор-

ме куба, передние фары и решетка радиатора приобрели заостренные черты, даже противотуманки стали теперь прямоугольными.

Новый SKODA Yeti можно приобрести в двух вариантах дизайна — в стиле городского кроссовера и внедорожной версии SKODA Yeti Outdoor. Внедорожный вариант отличают покрытые черным пластиком элементы кузова — бамперы, защита днища, боковые защитные



молдинги и пороги. Основная задача SKODA Yeti Outdoor — сделать автомобиль более практичным: на темном пластике меньше, чем на обычной краске, видны царапины и сколы, которые неизбежно возникают во время движения по бездорожью.

Из самых значимых новшеств в салоне автомобиля — новые 3-спицевые рулевые колеса в семи вариантах, современные материалы обивки сидений, двусторонний фальшпол багажного отсека, съемный светодиодный фонарь в багажном отсеке, держатель аварийного жилета под сиденьем водителя.

Строго по курсу

«Только, пожалуйста, не съезжайте с трассы — нам уже приходилось вытаскивать несколько машин из сугробов. И еще — не сильно разгоняйтесь. Дороги здесь — сплошной каток», — предупредили организаторы перед стартом тест-драйва. Как оказалось потом, в их сло-



вах не было ни капли преувеличения. Тромсе и окрестные фьорды в конце февраля — это королевство льда и снега. И хотя дорожные службы оперативно чистят дороги, подтаявший на ярком солнце снежок к вечеру все равно превращает трассу в скользкое ледяное полотно.

Конечно, в таких условиях более комфортно себя чувствовали те участники тест-драйва, которые оказались за рулем полноприводной версии SKODA Yeti. Выбор двигателей в рестайлинговой SKODA Yeti достаточно большой. Покупателям

предлагается в комбинации с полным приводом и шестиступенчатой коробкой передач DSG.

Жаль, но власть погонять на самом мощном Yeti нам так и не удалось. Извилистые однополосные дороги вдоль фьордов, с огромным количеством поворотов совсем не вдохновляли на быструю езду. Знаки ограничения скорости в 60 и 70 км в час выглядели скорее издевательством: когда с одной стороны дороги — обрыв, с другой — каменный выступ скалы, даже самый безбашенный лихач не захочет выжимать больше 50.



предлагается три бензиновых двигателя и один дизельный — все с турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива. Диапазон мощности начинается со 105 л.с. (1,2 TSI) и достигает 152 л.с. (1,8 TSI). В зависимости от двигателя, применяется передний привод или полный привод с муфтой Haldex пятого поколения. В качестве АКП на SKODA Yeti устанавливается только современная шести- или семиступенчатая коробка передач с двойным сцеплением (DSG). Самый мощный дизельный двигатель 2,0 TDI (140 л.с.)

Зато системы безопасности нового SKODA Yeti на дорогах Норвегии удалось оценить в полном объеме. Особенно пригодились системы ESC (Electronic Stability Control), антиблокировочная система с тормозным ассистентом и электронная блокировка дифференциала EDS, которая позволяет плавно трогаться с места на дорогах, имеющих участки с разным коэффициентом сцепления. Возможно, именно благодаря этим опциям тест-драйв для всех участников закончился благополучно. Единственная модель, у которой воз-

никли сложности во время путешествия в Норвегии, — это переднеприводная SKODA Yeti 1,2 TSI, которой не удалось преодолеть особенно крутой обледеневший подъем на одном из участков дороги. Конечно, можно сделать скидку на плохие дорожные условия, но все же для России, где зимние дороги также могут преподнести немало сюрпризов, такой мощности кроссовера будет явно недостаточно. Выручил нас в итоге ехавший сзади норвежец, который несколько минут терпеливо наблюдал за тщетными попытками подняться наверх, а потом не выдержал и попросился за руль. Развернув машину задом наперед, он без особых усилий въехал на горку задним ходом. Благо, как будто бы специально для подобных случаев в SKODA Yeti появилась новинка — камера заднего вида (Optical Parking Assistant). Кстати, Yeti — первая модель марки с такой опцией.

Российско-китайская дружба

Хорошие результаты продаж SKODA Yeti в Европе производителя уже не устраивают. Автоконцерн сейчас нацелен на другие страны. Приоритет — Россия и Китай. Именно за счет этих рынков до 2018 года SKODA собирается увеличить мировой объем продаж на менее чем до 1,5 млн автомобилей в год.

В России продажи обновленной SKODA Yeti стартовали в феврале. В салоне официальных дилеров цена за модель в начальной комплектации составляет 729 000 руб., в топовой — 1 152 000 руб. И хотя об успехе рестайлинговой модели заявлять пока рано, реакция рынка скорее положительная — в потоке машин на улицах российских городов все чаще мелькает строгий силуэт «снежного человека».

Наталья Гордеева, фото SKODA

Крадущийся тигр

—западные ценности—

Лучше бы пил и курил

Другое дело — обезьянничаящий, словно попугай, индонезийский язык. Вот, например, слово kumbang — «жук», жесткое, словно из немецкого. Почти японским bingung tuga индонезийцы называют птичку зарянку, русским kuda — лошадь. А macan — это просто тигр.

Вместе с индонезийским именем и деталями, которые можно найти в каталоге запчастей Audi, Macan получил дизайн от человека с именем Митя — того самого Мити Боркерта, автора внешности Cayenne и Boxster, папа которого преподавал в ГДР русский язык и владел «Запорожцем».

Больше всего Мите нравится, как получилась задняя стойка кузова, которая буквально пропитана любовью к Porsche 911, и, конечно, капот — настолько огромный, что у Macan нет передних крыльев. Капоты с другими элементами кузова доставляют с завода в Братиславу, после чего немцы еще шлифуют на них какие-то огрехи производства — и кто сказал, что Porsche больше не ручная работа? Внутри капота даже течет воздух к фильтрам мотора, но если повредить этот шедевр алюминиевого зодчества в аварии, то цена, должно быть, будет астрономической. «Это премиум», — разводят руками немцы. Чистая правда, одна покраска ключа зажигания в цвет

кузова обойдется в 12 000 рублей. Куда выгоднее курить — пакет курильщика из прикуривателя и пепельниц стоит в пять раз дешевле.

Ключ традиционно вставляется в скважину слева от руля, руль точно так у суперкара Porsche 918, стоящего миллион евро, удобные сиденья от модели Cayenne установлены здесь ниже на 70 мм, приборы от Саупан всего с тремя циферблатами, что после чайного сервиза из пяти колодцев у 911 не так уж и плохо.

Прыжки за бабочками

В итоге все выглядит настолько дорого, качественно, зрело, что у вас во второй раз после созерцания кроссовера снаружи возникает крамольная мысль: «А зачем платить за Cayenne?»

Как ни парадоксально говорить это в отношении Porsche — за комфорт, большой багажник и простор на задних сиденьях и, наверное, старт, хотя для этого, кажется, Macan должен был выглядеть более легкомысленно и не так похоже.

На заводском треке, сложенном из копий поворотов легендарных гоночных трасс, за рулем высокого Cayenne Turbo было бы уже некомфортно, а 400-сильный Macan Turbo ничего, прыгает себе по поребрикам, как молодой тигр за бабочками. Без пугающих кренов пишет дугу в монцевских Curve di Lesmo — центре тяжести Macan ниже, чем у Q5. Деликатно, со скольжением всех четырех колес, выныривает из Corkscrew,

скопированного на Лагуне-Секе. Со свойственной Porsche прозрачностью руля прописывает нюрбургринговскую «эску» Mobil 1 S. По аптекарски точно реагирует на педаль тормоза. Особенно если на машине стоят производящиеся Brembo по поршевским спецификациям углеводородно-керамические тормоза — эффективные, не перегревающиеся, просто идеальные, правда, сразу увеличивающие стоимость машины почти на полмиллиона рублей. При этом система стабилизации работает так беззвучно и интеллигентно, что впору окончательно поверить



в свою безнаказанность и натворить каких-нибудь дел.

Курающийся дальтоник

Кажется, если какой-то кроссовер и мог бы подарить похожие ощущения неестественно высокого, но спорткара, то это был бы Cayenne



ТЕХПАСПОРТ	PORSCHE MACAN TURBO
Двигатель, тип	бензиновый V6 с турбонаддувом
Объем двигателя, куб. см	3604
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	400 при 4000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	550 при 1350-4500
Трансмиссия	7AT
Максимальная скорость, км/ч	266
Разгон до 100 км/ч, с	4,8
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	9,2
Цена в России, руб.	3 690 000

щения погрузки багажа, так что вам нужно будет всего лишь пнуть пару пакетов с продуктами ногой. Ну ладно, слегка их приподнять.

И как-то по всему получается, что против покупки Macan говорит лишь палитра цветов кузова, подобранная человеком, от которого, кажется, в тот день одновременно отвернулись родители, ушла девушка и сбегала собака. Темно-коричне-

вый, темно-синий, серый, два вида черного, меланхолично-бежевый — в конфигураторе на сайте Porsche даже недоступен фигурирующий в рекламе голубой. И неприличная цена покраски в такой же грустный цвет ключа зажигания. Но если вы курающийся дальтоник, то и это не проблема.

Илья Фролов, фото Данииля Вольштайна

автопилот

Нью-йоркского обозревателя Forbes по имени Метью на днях чуть не порезали в Гарлеме, когда он свернул не туда; руководитель департамента Daimler по аэродинамике Тедди Воль на заднем дворе пилил дрова и случайно прошелся бензопилой по пальцам... На презентации Mercedes-Benz можно обсудить столько захватывающих вещей, но большую часть времени мы вынуждены говорить о новом кроссовере GLA, который с трех шагов не отличишь от хэтчбека А-Класса. Так стоила ли игра свеч?

Голдфингер

—машинное отделение—

Слава богу, с пальцами Тедди все в порядке — медики вернули их на место и наложили гипс, так что, видимо, на радостях он находится в очень приподнятом настроении. Даже шутит, что теперь он может участвовать в Паралимпиаде.

По словам коллег, Воль — настоящий мастер, гений воздушных потоков. Посмотрите на коэффициенты аэродинамического сопротивления последних моделей Mercedes-Benz, у S-Класса он, например, равен 0.24 — еще десять лет назад казалось, что для достижения подобных показателей внутри машины придется практически лежать. Хорошая аэродинамика позволяет экономить дополнительные граммы топлива, вокруг которых и водит хорваты вся европей-

А у GLA за это отвечает только диффузор под задним бампером, который совсем не создает фронтального сопротивления.

Маленькие чудачества

В действительности сравнить Mercedes-Benz GLA уместнее даже не с Q3 и X1, а с Volvo V40 Cross Country, то бишь приподнятой версией хэтчбека V40. Близкое родство A-Class и GLA видно невооруженным глазом, хотя на самом деле кузов последнего не только дополнительно усилен, но и на 125 мм длиннее и чуть-чуть выше и шире. Так что если в хэтчбеке задние пассажиры жаловались на маленький запас пространства над головой, то в кроссовере с этим несколько лучше. А вот вся прибавка в длине ушла в задний свес: объем багажника кроссовера составля-

нием, по отчетам мерседесовских сервисменов, пока даже надежнее «автоматов». Проектированием коробки передач в Mercedes-Benz до сих пор занимаются самостоятельно — от них во многом и зависит, будет ли машина по-настоящему комфортной.

Поспешай не торопясь

А раз так, то лучше взять машину без всяких AMG-подвесок с огромными колесами и низкопрофильной резиной — не для этого на GLA укрепили опоры стоек и подняли дорожный просвет до 184 мм в версии для плохих дорог.

Самое большое удовольствие — поспешать не торопясь. Даже самый мощный GLA 250 4Matic на ходу не дразнит псевдоспортливостью, а взвешен, мягок и послушен, каким себе и представляешь «Мерседес».



ТЕХПАСПОРТ MERCEDES-BENZ GLA

Модель	GLA 200 CDI	GLA 250	GLA 45 AMG
Двигатель, тип	дизельный R4, с турбонаддувом	бензиновый R4, с турбонаддувом	бензиновый R4, с турбонаддувом
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	136 при 3400–4000	211 при 5500	360 при 6000
Трансмиссия	7AT	7AT	7AT
Привод	передний	полный	полный
Максимальная скорость, км/ч	205	230	250
Разгон до 100 км/ч, с	10	7,1	4,8
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	4,5	6,6	7,5



ская автомобильная конъюнктура. Правда, на фоне зализанного силуэта нового Mercedes-Benz GLA его конкуренты — Audi Q3 и BMW X1 — выглядят выше, солиднее. Не этого ли хотят покупатели кроссоверов? Но высокий кузов одновременно означает большее сопротивление воздуху: лучшая аэродинамика у падающей капли, а силуэт «Мерседес» с его текучими формами чем-то на нее похож.

Поток очень плавно обгибает машину сверху, отталкиваясь в конце от небольшого спойлера, чтобы не возникло вредных завихрений. Днище абсолютно плоское, как до недавнего времени было только у гоночных машин. Прижимную силу у болидов Формулы-1 создают, по большей части, антикрылья, и из-за этого их коэффициент Cx может достигать жуткого показателя 1.5 — огромная мощь способна прорубить воздух и с аэродинамикой холодильника.

ет сложно достижимые для хэтчбеков B-сегмента 421 л.

Интерьер тоже перешел в наследство от A-Класса, сохранив те маленькие чудачества, которые все меньше свойственны автомобилям из Германии. Взять хотя бы обилие клавиш на передней панели — некоторые из них можно было спокойно убрать в глубины системы информтелефона, но здесь сохранились даже кнопки цифр телефона.

Или селектор режимов трансмиссии, по-американски расположенный справа от рулевой колонки. Пока не привыкнешь к единственному мерседесовскому левому подрулевому переключателю, можно случайно включить нейтраль вместо дворников, но это одновременно позволило расчистить между сиденьями ценное место под ниши для мелочей.

Сама трансмиссия 7G-DCT, роботизированная, смокрым двойным сцеп-



Это за рулем Porsche можно внимать граммам обратной связи на руле и чувствовать, на сколько миллиметров над асфальтом выступает краска дорожной разметки, а здесь хочется слушать музыку, поглядывать на небо через огромную панорамную кры-

ше и проводить рукой по колечке... по отделке передней панели из дерева.

Во времена кондовых «Мерседесов» прошлого сюда бы вставили половину ствола орехового дерева, а теперь остался только наклеенный на специальную основу тонкий слой шпона,

но главное, у него не пропало теплое аналоговое натуральное ощущение.

Которое остается и от внешности машины, и ее мягкого, комфортно ездового характера. GLA не безнадужен даже вне дорог: короткие свесы и электроника, подтормаживающая вывешенные колеса, позволяют карабкаться на косяги, о которых и нечего думать за рулем A-Class. Или... заряженного Mercedes-Benz GLA 45 AMG.

Пальцы снова в деле

И если первый совместный проект Mercedes-Benz и AMG 90-х годов — седан C36 AMG — был сдержан и скромно, как полосатая сорочка Тедди Воля, то GLA 45 AMG не говорит — кричит во все горло о своей причастности к ателье из Аффальтербаха. Начиная от агрессивного обвеса до аляповатых стикеров на дверях, а пороги, словно хитиновые зазубрины хищного насе-

мого, предупреждают, что близко вообще лучше не подходить.

Под капотом стоит 360-сильная «четверка», а идеальная посадка и хваткий замшевый руль в карбоново-кожаном окружении выглядят гораздо убедительнее экстерьера. И едет AMG на скорости 90 км/ч так, как будто вы не набрали и 30 км/ч, а на 200 км/ч — как будто едва разменяли 90. Рев двигателя драматичен, пределы сцепления неисчерпаемы, на ключе зажигания лестно отпечатан знаменитый герб AMG. Разве что за всей этой чередой эффектов, агрессивных спойлеров и антикрыльев куда-то исчезла изначальная чистая естественная текучая форма кроссовера, которую так долго выхолощивали пальцы Тедди Воля и его команды. Впрочем, самое главное для Daimler, что эти пальцы снова в деле.

Илья Фролов, фото Mercedes-Benz

Все у тебя есть



—машинное отделение—

Утро. Улица. Подъезд. Автомобиль. Из подъезда выходит человек. Водитель открывает ему дверь. Автомобиль уезжает. Ночь. Улица. Подъезд. Автомобиль. Водитель открывает дверь. Человек идет домой.

Эту будничную сценку я наблюдаю уже много лет. Она привычна, постоянна и слабо эмоциональна, как регулярный супружеский долг. С другой стороны, в этой привычности свое очарование. А упомянутую сценку можно использовать как рекламу. Рекламу Nissan Teana. С любимым слоганом моего соседа: «Все как обычно, а это и есть счастье».

Из чувства профессионального долга и обывательского любопытства я не удержался и однажды вступил в шапочное знакомство с водителем Teana, каждый день занимающегося наискуснейшим на взгляд стороннего наблюдателя делом: транспортировкой важного человека — не стал выяснять чиновника ли, бизнесмена ли.

— Что скажете о своем автомобиле? — Служим.

Результат дальнейших уточнений про «плюсы» и «минусы» был близок

к нулевому — в ответ никаких особых восторгов и никаких особых нареканий. Но самое странное — и никаких особых пожеланий. «Все устраивает. Чего больше?»

Лень как двигатель прогресса

Если бы автомобильные производители ориентировались на таких консервативных клиентов, прогресс бы давно остановился. Консерваторы, как известно, с надеждой смотрят в прошлое и сожалеют о будущем. Новый Nissan Teana — это попытка протолкнуть будущее через восторги прошлого и «всестраивающее» настоящее. Конструкторы Nissan задумали целью сделать модель более «драйверской», что, наверное, логично, потому что задний пассажир еще больше консерватор. И идеал этого существа — то ли чиновника, то ли средней руки бизнесмена — это нечто среднее между покоем Султана Великолепного и бударом маркизы де Помпадур, в наше время воплощенное в номере «Мардан Паласа». Наверное, ему будет приятно узнать, что Teana с прежней колесной базой прибавила-таки в габаритах, а значит, стала просторнее. И что по заднему орелу можно теперь пустить теп-

лую волну, а если, напротив, хочется прохлады и донимает солнце — опустить защитную «маркизу». Но чем-то большим баловат пассажира разработчики новой модели не сочли нужным и пустили всю свою энергичную мысль на водителя.

Между тем все новейшие технологии возвращают драйвера не меньше, чем византийская роскошь. Очередное поколение Teana оснащается целым комплексом систем активной безопасности Safety Shield. Тем самым происходит замещение комплекса мозговых и душевных функций водителя, которому уже можно не следить за помехой в «слепых зонах» и дорожной разметкой — электроника предупредит звуковыми и световыми сигналами. А захочется посмотреть — так можно посмотреть мультик на цветном 4-дюймовом многофункциональном дисплее.

Teana, которую я каждое утро наблюдаю в нашем дворе, лишена парктроников, но у нее есть камера заднего вида. Сужу об этом по тому, что мой консервативный персональщик всегда с опаской разворачивается в нашем тесном дворе и часто выходит протереть от грязи «зрачок» камеры. Конструкторы новой Teana отнимают у водителя и эту заботу, рав-

но как и возможность спалить парутройку килокалорий. Система кругового обзора, собирая показания с четырех установленных по всему периметру автомобиля камер с углом обзора более 180 градусов, позволяет рассматривать автомобиль и все, что рядом с ним, с любого ракурса. И с «птичьего полета» тоже. Картинка транслируется на 7-дюймовый монитор центральной панели при включении передачи заднего хода или нажатии кнопки «камера». Чистить зрачок камеры более не нужно: он автоматически омывается и осушается от грязи и воды! Лютать не пережевывая.

Голубец ленивый Назвать Teana автомобилем, с которым хочется все бросить к чертям и умчаться на край света, будет смешно. Это даже смешнее, чем анекдот про персональщика, которого шеф обеспечил всем и у которого осталась лишь одна заветная мечта — «кабы нас еще возил кто»...

В новой Teana такая мечта уже частично реализована. Система ак-

тивного контроля траектории «рулит» за водителя, подтормаживая в повороте переднее внутреннее колесо для создания разворачивающего момента и оставляя иллюзию деятельного участия у человека за рулем. Впрочем, действие системы человеком практически не ощущается, а по мере важности ее может быть оспорена. В отличие от усилия на руле, которое меняется в зависимости от скорости. На новом Nissan Teana гидросилуэт приводится в действие отдельным электромотором, а не от двигателя, что и эффективнее, и экономичнее одновременно.

Модернизированная подвеска с новыми амортизаторами, а также более жесткая конструкция кузова позволили снизить раскачку и добавить стабильности автомобилю. Возможно, в некоторой степени это может служить утешением тем поклонникам модели, которые ценили ее полный привод.

2,5-литровый флегматичный мотор, да к тому же в паре с вариатором, располагает не к резвому передвижению и тем более спорту, а ко сну. Глубокому и здоровому сну космонавта в условиях улучшенной на 30 процентов за счет дополнительных прокладок в крыше, передней панели и на полу, а также более обтекаемой формы наружных зеркал и молдингов на стойках ветрового стекла шумоизоляции. И невесомости, наступающей сразу, стоит лишь устроиться в новых креслах Zero-Gravity. При разработке этого чуда в перфорированной коже, помогающей принимать максимально «естественную позу» и расслаблять мышцы, был использован опыт NASA.

Навыки F1A вряд ли использовались и в версии с 3,5-литровым двигателем. Хотя этот автомобиль едет заметно веселее. Вариатор Xtronic быстрый и услужливее адаптируется к желаниям водителя, который к тому же может перейти на «механический режим» и переключать скорости подрулевыми лепестками.

Мне, однако, трудно представить себе гонщика за рулем столь мирного и покладистого автомобиля. Я и не хочу себе это представлять. Как же это?

Утро. Улица. Подъезд. Автомобиль. Рев мотора. Свист покрышек. Испуганные крики детей и старушек. Лул в голове. Валидол... Жуть просто.

Артем Русланов, фото Nissan



ТЕХПАСПОРТ NISSAN TEANA

Двигатель, тип	бензиновый, R4	бензиновый, V6
Объем двигателя, куб. см	2488	3498
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	172 при 6000	249 при 6000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	234 при 4000	312 при 4000
Трансмиссия	CVT	M-CVT
Привод	передний	
Максимальная скорость, км/ч	210	230
Разгон до 100 км/ч, с	9,8	7,2
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	7,5	9,3
Цена, руб.	от 1 083 000	

автопилот

К Батуми подъезжали уже в сумерках. Когда кончился аккуратный ряд пальм, за которыми угадывались заборы некогда всесоюзных здравниц, и автомобиль выкатился на открытое пространство, передо мной предстала захватывающая и интригующая картина. Позади залитого огнями морского порта полыхали разноцветной иллюминацией немислимых размеров и форм небоскребы, башни, непонятного назначения вышки, чертово колесо... «Нью-Васюки», — почему-то подумал я, и через минуту мне стало стыдно за эту не высказанную вслух мысль.

—донесения—

Еще стыднее стало утром. Когда солнце озарило батумский новострой, он уже не казался миражом. Свежая плитка не только на тротуарах, но и на мостовых. Роскошные здания отелей. Чуть не на каждом углу — казино. Продуманный ландшафтный дизайн. Полицейские на MINI Countryman и сегвеях. Чуть поодаль угадывался силуэт Колизея — поменьше, чем в Риме, но все равно грандиозного. Еще дальше — что-то похожее на Пизанскую башню... И никого народу. Как будто все уже готово к проведению «межпланетного шахматного конгресса», но гроссмейстеры и зрители еще не приехали. Но почему-то верилось, что они придут обязательно. Хотя бы потому, что любое старание сделать красиво и удобно обязательно должно быть вознаграждено.

Вот взять хотя бы автомобили. Вернее, конкретный — Highlander. Старики помнят, каким он был в первом поколении. Грубоватый, словно топором рубленый. Главной «красотой» в автомобиле была центральная консоль «под дерево» — такие можно было встретить на «Мерседесах» 80-х годов прошлого века. Так сойдет? Как бы не так! Кто сказал, что гореть не должен быть красив? Даже если его бурку, папаху и чернь с гравировкой на кинжале никто кроме отары овец не видит... Вот в Toyota и поставились для своего «Горца».

Мастер Гамбсь

Теперь внешность кроссовера — это не набор цитат, а весьма гармоничный образ. Верхняя и нижняя часть решетки образуют мощный трапециевидный контур. От краев эмблемы отходят сужающиеся хромированные полосы во всю ширину капота. Края хромированной полосы в нижней части радиаторной решетки резко поднимаются вверх, также акцентируя внимание на фарах. Сами фары — узкие, огибающие капот. Мощный бампер, выпуклые арки. Кстати, задние фары тоже выпуклые, настолько, что их можно видеть в зеркале заднего вида — конструкторы, правда, уверяют, что это не для красоты, а для улучшения аэродинамических характеристик. Конечно же, светодиоды в фарах ближнего света и дневных ходовых огнях. Ну, и водружено это все на 19-дюймовые колеса с легкосплавными дисками о шести двойных спицах.

Салон тоже не узнать. Пулякая твердая пластмасса уступила место более приятным на глаз и на осязание материалам. Центральная панель — уже не плотничья работа, а весьма гармоничное сочетание дисплея и сов-

Семь стульев



ТЕХПАСПОРТ		TOYOTA HIGHLANDER	
Двигатель, тип	бензин, R4	бензин, V6	
Рабочий объем, куб. см	2672	3456	
Мощность, л.с. при об/мин	188 при 5800	249 при 6200	
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	252 при 4200	337 при 4700	
Тип привода	передний подключаемый	полный	
Коробка передач	6AT	6AT	
Разгон до 100 км/ч, с	10,3	8,7	
Максимальная скорость, км/ч	180	180	
Средний расход топлива, л на 100 км	9,9	10,6	
Цена в России, руб.	от 1760000	от 1967000	

сем новых сенсорных кнопок. Приятно отсвечивает бледно-голубой подсветкой огромная полка, тянущаяся от рулевой колонки практически до правой двери. Есть куда положить телефон, а провода к нему продеть сквозь специально предусмотренное отверстие в доннышке полки. Габариты автомобиля выросли незначительно, тем не менее это позволяет проектировщикам утверждать, что пространство для пассажиров в салоне «существенно увеличилось». Такой вот парадокс. Что действительно стало удобнее, так это проникновение на третий ряд сидений. Это стало возможным благодаря новой системе трансформации сидений второго ряда, которые теперь можно отодвинуть «одним движением». «Семь стульев», к слову, теперь доступны в базовой комплектации, но, простите за каламбур, задние два доступны только детям. Это по-прежнему стульчики,

а никак не стулья мадам Петуховой. Кстати, если кто забыл, «ложный гарнитур» отец Федор крушил как раз в этих краях — на Зеленом Мысу рядом с Батуми.

Вагон «Киндзмараули»

Предыдущее поколение Highlander последние годы продаж приводилось в движение 3,5-литровым мотором мощностью 273 л.с. Полный привод был постоянным. Теперь, как учит современный маркетинг, покупателю предлагается чуть больше выбора. «Горелайт» имеет под капотом 2,7-литровый бензиновый мотор мощностью 188 л.с., привод — исключительно передний. 3,5-литровый мотор, которым оснащается «хард-версия», перенастроили в сторону уменьшения лошадиных сил до 249. Ну что бы налогового ставка не была сопоставима по цене с вагоном «Киндзмараули». Постоянный полный привод

с центральным дифференциалом сменился подключаемым, как на Toyota RAV4 — вторая ось задействуется при помощи электромагнитной муфты и в зависимости от дорожной ситуации перекидывает до половины момента на задние колеса. Кстати, задняя подвеска и на моно-, и на полноприводной версии теперь не Макферсон, а многорычажная, по образу и подобию Lexus RX.

Кавказский ковер

Так вот, пока я любовался горами в окрестностях Боржоми, более мощную полноприводную версию увели, она укатила, как стулья вместе с театром на тиражном пароходе «Скрябин». Но и 188 сил с передним приводом было вполне достаточно для комфортных маневров. Из соседних машин нам даже что-то кричали. Но то ли премиальная система JBL с двенадцатью динамиками звучала слишком громко, то ли увеличенная почти вдвое площадь шумоизолирующего напольного материала настолько гасила все посторонние шумы, что автомобиль и все его содержимое гармонично растворилось в потоке сигнализирующих машин и шелесте пальмовых листьев. Как отец Федор, который «миновал турецкий базар, на котором ему идеальным шепотом советовали купить пулду Коти, шелковые чулки и необандероленный сухой табак, потащился к вокзалу и затерялся в толпе носильщиков».

Дмитрий Гронский, фото Toyota

Тяни? Толкай!

—технопарк—

Третье поколение Renault Twingo — уже не утилитарная малолитражка с невыразительной внешностью и скучноватым салоном. Дизайн экстерьера без значительных изменений повторяет представленные ранее концепты Twin'run и Twin'Z. Внутри — разноцветные панели, подлокотники, планочки, реечки и красочная мультимедийная система R-link. Так выглядел бы смартфон, будь он автомобилем. Но интерес к автомобилю подогревался не этим.

Впервые за два с лишним десятка лет существования модели двигатель переехал назад, а привод перестал быть передним. По заверениям конструкторов, заднемоторная компоновка значительно улучшает маневренность и позволяет оптимизировать внутреннее пространство ав-

Тем не менее, у заднемоторной компоновки есть свои минусы. Причина, по которой автопроизводители в свое время предали компоновку анафеме, — плохая курсовая устойчивость и тенденция к избыточной поворачиваемости. Вдобавок, при условии мощного двигателя перегруженная корма то и дело пытается обогнать легкий передок. Но в Renault все просчитали: чтобы сместить центр тяжести вперед и разгрузить заднюю ось, конструкторы оставили радиатор с аккумулято-



томобиля. К слову, платформа нового Twingo разработана совместно с корпорацией Daimler, которая также обещала выпустить на ней пару новых «смартов»: Forttwo и Fortfour.

Силовых агрегатов пока предлагается всего два — это литровый атмосферник, выдающий 70 л.с., и наддувный бензиновый двигатель объемом 0,9 л в 90 л.с., которые сочетаются как с механикой, так и с роботом. Мотор располагается под углом 46 градусов, что также позволяет сэкономить пространство в салоне и оставить сзади место для скромного багажника, сопоставимого по размеру не иначе как с бардачком Chevrolet Tahoe.

ром спереди, при этом максимально снизив массу двигателя. Окончательно устраняет все недостатки электроника, проверенная на нынешнем поколении smart.

Конечно, двигатель в корме для Renault — это тонкий стратегический ход, прикрытый утилитарностью. И если принять во внимание слухи о горячей версии RS, то автомобиль начинает играть совершенно иные краски. И как знать, возможно, Twingo является предвестником того, что незаслуженно забытую заднемоторную компоновку ждет второе рождение.

Иван Картамцев



—уроки мастерства—

О наступлении весны можно судить по толщине сосулек, полету птиц, набухшим почкам или орущим котам. Но ничто так точно не свидетельствует о приходе теплых дней, как короткие юбки и открытые автомобили.

Весна — время безрасудных поступков. К таковым относится и покупка кабриолета, с которым кажется, что потепление не только глобально, но и круглогодично. И что роза ветров состоит исключительно из зефиров и сирокко. И вообще что жизнь — это карнавал, а Россия — родина баобабов и фиников.

За рулем кабриолета сквозняки в голову начинают гулять спервых километров пути, и в этом заключается главный кайф такого автомобиля. Но Audi A3 — это немецкий автомобиль, глупостям здесь не место, а кайф должен быть строго дозирован. В этой связи сквозняки признаются полезны-

ми и бесполезными. Для борьбы с последними предназначен специальный защитный экран. Он легко устанавливается и фиксируется и так же легко в пару-тройку приемов складывается и прячется в багажник. Бесспорные преимущества способны омрачить хлипкость конструкции и психологическое ощущение, что экран, подобно «берлинской стене», отпугивает пассажиров первого ряда от второго, где просторно разве что мыслям и словам. Однако общение, не говоря уже о контактах, представляется практически невозможным (хотя бы потому, что при наличии экрана люди там уже будут лишними). Или напоминает фильм про зеков на канале НТВ.

Шапки наголо

Зеки, виноват, задние пассажиры, кроме прочего лишены и системы аэроподогрева, известно же как «воздушный шарф». Немецкие конструкторы — первыми из компании Mercedes-Benz — сейчас внедряют эту систему как не-

Техно против ветра

кий отраслевой стандарт. Воздуховоды в подголовниках передних кресел гарантируют теплую струю, причем самой разной интенсивности, которую в Audi A3 легко регулировать, нажимая кнопку с тремя режимами на блоке климат-контроля. Ощущения всегда субъективны, но мне лично так и не удалось добиться приятного слияния уличного ветра и трубного потока. То «шарфик» оказывался слишком жарким, то слишком холодным, а порой ему явно не доставало «аэрошапочки».

Впрочем, шапочка у Audi A3 есть. Ее роль выполняет мягкая крышент. Конструкция крыши из пяти-слойного брезента, обрамленного алюминиевой полосой, разработана совместно со специалистами финской компании Valmet. Легкая, весом всего в 50 кг, крыша автоматически поднимается и складывается в багажник за 18 секунд. Примечательно, что действие для информации и развлечения водителя транслируется также на экран приборной панели. Шоу для публики можно устраивать не только на парковке, но и на дороге при скоростях до 50 км/ч.

Лети-лети, лепесток

На взгляд со стороны, это совершенно веселый и безопасный аттракцион.

он. Но когда ты сам за рулем, все немного иначе. Ощущения, как будто расправил парашют за спиной. И этот парашют тебя не только тормозит, но и подтаскивает из стороны в сторону. Впрочем, как только крыша становится на место, автомобиль переходит под полный контроль водителя. А3 четко держит дорогу даже на скоростных участках. Система стабилизации ненавязчиво поднимает ошибки на входах в повороты. Электронная имитация блокировки дифференциала точно и вовремя распределяет крутящий момент между передними колесами. Фирменная система Audi Drive Select меняет степень демпфирования амортизаторов, а также настройки руля по воле водителя, который может выбрать оптимальный для себя режим передвижения, включая и режим Dynamic. Что, по мне, совершенно излишне. Прогулочный автомобиль должен большую часть времени двигаться на «автопилоте». К слову, «автопилот» на новом кабриолете есть, но его можно задействовать исключительно при маневрах на стоянке, где с помощью ультразвуковых датчиков A3 сам способен находить подходящее место и рассчитывать идеальную траекторию для перпендикулярной или параллельной парковки.

Между тем Audi A3, особенно в версии с турбированным двигателем, постоянно норовит высечь искру из души драйвера. Этот автомобиль нормально слушается подрулевых лепестков спортивной коробки S-tronic и «срезанного» руля, но плохо подчиняется установленным ограничениям скорости. И если бы не система распознавания дорожных знаков, являющаяся частью системы MMI Navigation Plus, водителю пришлось бы туго. Туго с кошельком. Зато фактическое время на дорогу почти всегда оказывается намного меньше расчетного.

Меньше ожидаемого получается и расход топлива: кабриолет, как и все актуальные модели марки, оснащается системой рекуперации, а также

системой start/stop, бесшумно глушащей и запускающей двигатель при удержании педали тормоза. В новом кабриолете есть целый ряд вспомогательных систем, облегчающих жизнь водителю. Это и адаптивный круиз-контроль, которому можно задать несколько режимов, от неспешного, с минимальным расходом топлива, до энергичного, с быстрым набором скорости после остановки. И система удержания в полосе, напоминающая о себе хорошей встряской.

Но я бы и эту систему заменил бы на «автопилот».

Чтобы спокойно оборачиваться вслед коротким юбкам.

Александр Ставров, фото Audi

ТЕХПАСПОРТ		AUDI A3 CABRIOLET	
Двигатель, тип	бензиновый, 4R		
Объем двигателя, куб. см	1395	1798	
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	125 при 5000-6000	180 при 5100-6200	
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	200 при 1400-4000	250 при 1250-5000	
Трансмиссия	7 S-Tronic	7 S-Tronic	
Привод	передний		
Максимальная скорость, км/ч	211	242	
Разгон до 100 км/ч, с	10,2	7,8	
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	5,1	5,8	

