

авто

Заряжено в Швеции

— гибриды —

Я верю, что в недалеком будущем центральные районы крупных городов будут избавлены от шума и копоти, щедро производимых двигателями внутреннего сгорания. Вряд ли можно полностью отказаться от моторов внутреннего сгорания, но гибриды — первый шаг к сокращению потребления нефтепродуктов. Один из таких борцов за сохранение экологии планеты — Volvo V60 Plug-in Hybrid — достался мне для тестирования.

В V60 Plug-in Hybrid гибридная силовая установка построена на основе турбодизельного двигателя. Это необычное решение — гибриды других производителей строятся на базе бензиновых моторов. Автомобиль способен проехать до 50 км исключительно на электрическом моторе в 68 лошадиных сил. Шведы подсчитали, что примерно столько в среднем проезжает за день житель мегаполиса. То есть при подобной схеме передвижения и своевременной зарядке батарей от сети 215-сильный дизельный двигатель вообще не будет использоваться. А если будет, то средний расход топлива составит всего 1,8 л на 100 км.

Внешне автомобиль практически не отличается от своих братьев, оснащенных двигателем внутреннего сгорания, только шильдик на бампере V60 Plug-in Hybrid говорит о наличии на борту технологии будущего. Управление режимами работы двигателя производится тремя кнопками: PURE переводит автомобиль в полностью электрический режим, HYBRID — смешанный режим, POWER выдаст максимальную мощность обоих двигателей и позволит насладиться 283 лошадиными силами и крутящим моментом в 600 Нм. В этом режиме двухтонный универсал показывает свой истинный спортивный характер и разгоняется за 6,1 сек. до 100 км/ч. Электрический мотор питается от литиево-ионной батареи емкостью 11,2 кВт•ч, которая заряжается как от розетки 230В/6А, 16А или 10А, так и от встроенного в автомобиль генератора высокого напряжения. Генератор, в свою очередь, от работающего дизельного двигателя. За три с половиной-семь с половиной часов батарея заряжается полностью, время зависит от силы тока, выдаваемого сетью. От бытовой розетки батарея подзаряжается через переходник, любезно предоставленный производителем в комплекте с автомоби-



Средний расход топлива гибридной XC60 составляет всего 1,8 литра на 100 км.

лем. А еще энергия от торможения рекуперируется и идет на подзарядку аккумуляторной батареи. Кстати, о тормозной системе. В первый час управления Volvo V60 Plug-in Hybrid меня не покидало чувство, что тормоза не справляются с тяжелым агрегатом. Но затем просвещенные коллеги разяснили хитрости их устройства: притормаживание происходит при помощи электрического мотора и задних колес, и только если этого недостаточно, в ход идет механический тормоз. Стоит добавить, что аккумулятор оснащен системой, всегда поддерживающей минимально допустимый уровень заряда аккумулятора, достаточный для преодоления 20 км исключительно на электричестве. А в случае достижения этого минимума дизельный мотор автоматически переводит заботу о движении автомобиля на себя. Для увеличения запаса хода и жизни батареи установлена система, поддерживающая оптимальную температуру аккумулятора. Производитель предоставляет заводскую гарантию на батарею для Volvo V60 Plug-

in Hybrid — пять лет или 100 тыс. км. По истечении срока службы аккумулятора заботу о нем берет на себя компания Waterfall — разработчик этих батарей. Детали утилизации и переработки достаточно вредных компонентов батареи мне выяснить не удалось. Остается верить, что рьяные защитники чистоты нашей планеты, шведы не позволят отслужившим аккумуляторам оказаться похороненными в какой-нибудь небогатой стране.

Рассказ о Volvo V60 Plug-in Hybrid напоминает публикацию в журнале о «науке и технике», но нельзя не отметить, что машина вызывает массу положительных эмоций. Ну правда приятно так легко управляться с технологиями из будущего. Стоит технологичный «плуг» 2 959 000 рублей, за эти деньги можно получить комплектацию Summum, которая включает в себя большой, возможно, даже слишком, набор опций. В нашей стране, к сожалению, нет программ, стимулирующих приобретение гибридов, — налоговых льгот или возврата части стоимости, которые активно практикуются в Европе, но уверена, что Volvo V60 Plug-in Hybrid найдет своих почитателей и в России.

Оксана Максимович

Вдоль по Питеру



— седаны —

На современном рынке выявление отчетливая тенденция: дорогие марки чувствуют себя хорошо даже в кризис. Почему покупатели сравнительно дорогих моделей не отказываются от приобретения новых машин? ВАЛЕРИЙ ЧУСОВ пытается ответить на этот вопрос, проехав на Audi по ночным улицам Санкт-Петербурга.

Главным сюрпризом для меня в ночном тест-драйве, который устроила Audi в северной столице, стал Audi A3 Sedan. Казалось бы, что может быть интересного в седане класса С, который представляет собой развитие уже известной модели? Но именно эта модель стала обладателем российской премии «Автомобиль года» в категории «Малый средний класс», и все семейство А3 было избрано всемирным автомобилем года-2014. Поневоле задумаешься, чем машина привлекает профессионалов, которые участвовали в жюри «там», и сотни тысяч простых россиян, которые приняли участие в голосовании у нас. Знакомство с этим седаном для меня началось в Кронштадте и закончилось, так сказать, на контрасте. Маршрут до этого города я преодолел на более спортивной и обремененной если не на большую популярность, то на большее внимание Audi SQ5. Сочетание проходимости кроссовера с динамикой спортивной модели в SQ5 близко к оптимальному. Не такой гигантский, как Q7, но очень просторный, этот кроссовер предоставляет достаточно комфорта: в салоне с неизменно высокачественной отделкой мы видим практически все, о чем может подумать водитель, избалованный высокими технологиями. По пути я заблудился, и для перенастройки навигации пришлось остановиться на набережной — при парковке у поребрика между множе-

ством автомобилей очень помогает система помощи с дисплеем и камерой. Местные водители проявили неожиданное терпение и охотно предоставляли достаточно времени для маневрирования — даже с ассистирующими системами это не так-то быстро. А когда я преодолел узкие улочки центра и выбрался на КАД, то поставился навестать отставание от графика. Двигатель 3.0 TFSI поразительно отзывчив, и только усилие воли (вместе с периодически мелькающими над КАД камерами) помогло мне не нарушать правила чрезмерно. Зато допустимую скорость 354-сильный автомобиль набирает так, что фраза о спортивных генах из пресс-релиза уже не кажется преувеличением: заставить пассажира ощущать затылком подготовку оказывается не просто, а очень просто. Разгон до 100 км/ч у SQ5 занимает всего 5,3 секунды.

После прохвата на спортивном кроссовере Audi A3 Sedan меня не очень впечатлил. И салон поскромнее, и посадка низкая — прямо какое-то купе. И двигатель 1,4 л, и только благодаря турбонаддуву и непосредственному впрыску развивает 125 л. с. Но первые же километры впечатляют. В силу своей «дорожной» ориентации А3 хорошо стоит на дороге, и такое поведение, которое в SQ5 можно считать большим достижением конструкторов, для седана вполне естественно. Качество отделки салона не намного скромнее: в том, что касается интерьера, Audi остается одним из образцов даже в самых скромных своих воплощениях. И двигатель в 125 л. с. вполне хватает, чтобы держаться в нашей колонне вместе с той же SQ5 и более мощными Audi A8 и даже RS 7. Возникающие из-за светодисков разрывы я ликвидировал быстро и достаточно уверенно, хотя и без некоторого напряжения в отдельные моменты. Но ведь большая часть нашей автомобильной жизни происходит в потоке, для которого и 60 км/ч

Стильный А3 стал лауреатом премии «Автомобиль года» в категории «малый средний класс»

— достижение. А главное, стоимость Audi A3 Sedan начинается примерно с 1 млн руб. При этом управление машиной доставляет достаточно удовольствие и воспринимается нынешний А3 Sedan почти как А4. Собственно, по размерам седан А3 вполне сопоставим с А4 предыдущих поколений. А его салон, пожалуй, даже просторнее и комфортабельнее. По словам представителей Audi, эта модель с момента своего появления уже успела стать бестселлером, и я понимаю почему. Стильный седан А3, который неопытный взгляд может спутать с более солидным и дорогим А4, достаточная мощность двигателя в сочетании с экономичностью, вариатор S tronic для упрощения жизни в пробках, неплохая комплектация — и все это под маркой Audi всего за миллион с небольшим.

Именно так премиальные бренды и завоевывают клиентов: научившись создавать комфорт и поддерживать удовольствие от управления за счет дорогих моделей, они теперь предлагают этот опыт тем, кто более сдержан в тратах. А покупателям нравится приобретать не просто средство передвижения, но и возможность демонстрации своего вкуса и стремления к высоким технологиям. Как в случае с Audi A3 Sedan.

Финальным автомобилем на том тест-драйве по ночному Санкт-Петербургу для меня стал Audi A8 с новой системой освещения на светодиодах Matrix LED. Конечно, салон А8 роскошнее, чем у А3. Но не все могут себе позволить жить в Зимнем дворце. Кому-то приходится ограничиваться и квартирами в «старом фонде», а то и в новых домах. Но все же в Санкт-Петербурге. Вот и А8, А3 Sedan, SQ5 и RS — все Audi, пусть и разные по назначению и цене.

Генезис разумности



— седаны —

Hyundai Genesis изменил отношение придирчивых покупателей к продукции корейского автопрома. Один из таких покупателей провел несколько дней за рулем новой машины и вышел из нее совсем другим человеком.

Недавно в разговоре с главным редактором известного автомобильного издания абстрактно обсуждался вопрос выбора корпоративного автомобиля для старших менеджеров предприятий среднего, а возможно, и крупного бизнеса. В условиях не самой волшебной экономической перспективы, когда выбор в качестве такого автомобиля известных представителей люксового сегмента может показаться просто вызывающим, разговор свелся к обсуждению ряда моделей известных японских производителей. И вдруг прозвучал вопрос: «А может быть, Hyundai Genesis?» Неожиданным оказался немислимый еще несколько лет назад ответ упомянутого главного редактора: «Конечно, Hyundai. Он престижнее и надежнее будет!»

Это высказывание заставило задуматься о восприятии нами продукции корейского автопрома вообще и конкретной модели — Hyundai Genesis — в частности. Выбор в качестве обобщенного лица корейской промышленности моделей Hyundai оправдан как статистически (объемами продаж и долей рынка), так и субъективно — сами назовите первую пришедшую в голову ассоциацию.

Прорыв в класс престижных автомобилей когда-то совершила модель Sonata. Я хорошо помню свое удивление, когда послал одной свеженаобразованной прибалтийской страны, подвоза меня, пригласил сесть в эту машину. Ощущение бы-

ло примерно такое: «Ну, туда тоже можно...» Опуская промежуточные этапы, конечно, нельзя обойти EQUUS. Судя по корейским фильмам, модель оказалась в Корее такой же культовой, как в России были «семера» BMW или «стосорокет» Mercedes. Со всеми своими положительными и отрицательными аналогиями. Посмотрите любой южнокорейский фильм про мафию или политику, и вы увидите, что любая сходка больших преступников или политиков (не надо никаких аналогий!) сводится к выставке моделей EQUUS. Как же удивительно было встретить эту модель в первый раз в качестве персональной машины весьма достойного российского бизнесмена. Надо было обладать достаточной смелостью и непредвзятостью, чтобы принять решение о покупке этой машины — вполне, кстати, конкурентоспособной по своим потребительским качествам. И вот новый Genesis. Почему именно он стал вехой? Ведь это не первая модель семейства, это не флагман линейки...

Genesis второго поколения обрел ряд качеств, выдвинувших его из достаточно однообразного ряда моделей корейского концерна. На первое место я поставлю полный привод, впервые реализованный на этой модели. В России только-только приходит осознание того факта, что полный привод является не столько средством доставки мешка картошки со своей дачи в Нижних Колтунах, сколько механизмом обеспечения безопасной и динамичной езды по хорошим дорогам. Этот полный привод, подержанный рядом достойных моторов (249 и 315 л. с.) и восьмиступенчатой автоматической коробкой передач, обеспечивает необходимое ускорение — вплоть до 6,5 сек. до 100 км/ч — почти пятиметровому седану.

шествлению» автомобиля, когда им станут пользоваться как сегодня сотовой системой связи или электронной почтой — абонируя свободную автоматическую машину на время. Это избавит от обременений, присущих в наши дни личному владению транспортным средством. Зародыш подобной системы уже прижился в Париже (проект Autolib).

В то же время социологи усматривают в «автомобильной зависимости» прямую угрозу обществу: вместо парков разбивают паркинги, стоимость еды начинает зависеть от цен на топливо, число погибающих в авариях сравнивается с потерями в военном конфликте. Безопасность вообще отдельная тема обсуждения. В этом плане показательны усилия компании Volvo Cars по полному исключению гибели людей в дорожных инцидентах. Именно защита людей ставится во главу угла в проекте полностью автономного транспортного средства DriveMe, реализация которого намечена на 2017 год.

А сегодня... Увы, сегодня аналитики констатируют, что развитие автомобиля зашло в тупик. Профессор Сассекского университета Мариана Маццукато сравнивает поведение компаний с ребенком, тайком вытаскивающим из копилки накопленные монетки. Впрочем, неудивительно, что в нашу эпоху постмодерна на фоне посприяния каких-либо устоев и авторитетов декадентские настроения проникли и в автомобильную индустрию. И инженеры — преданные жрецы автомобильного бога — изменили своему служению. То, с чем прежде справлялся один Фердинанд Порше, сегодня с горем пополам осиливают огромные коллективы, в процессе смачно поглощая миллионы евро и находя тому весомые оправдания.