



22	«Масса брендов делают отличные show-cars, но они ни на что не годятся при продаже»	22	«Дилерские центры претерпят изменения, это будут шоу-румы: там будут стоять машины только для показа»	22	«С появлением нового поколения Q7 мы увидим и новый тип покупателей этого автомобиля»
----	--	----	---	----	---

Если верить остроловам, кризис — это время, которое помогает большинству твердо встать на ноги. Просто потому, что банки забирают у представителей этого большинства автомобили за просроченные кредиты. С другой стороны, кризис не обходит стороной и меньшинство, вынужденное в этот непростой период есть сыр с плесенью, пить старые вина и ездить на автомобилях без крыши.

Большие и быстрые



— тенденции —

Развели семейственность

В каждой шутке есть не только доля шутки. В чем лишний раз убедились корреспондент «Авто» после просмотра экспонатов Женевского автосалона. Где, как и положено в пору кризиса, основную массу любопытных новинок составляют модели, которые никогда не попадут в массовое производство.

За пышным аэродинамическим оперением женевских спорткаров почти все прочие продукты автомобильной индустрии оказались малозаметны. Возможно, причина в том, что в кризисный период средний класс автомобилей загигаетеа вслед за средним классом граждан. Потребитель начинает искать точку опоры в семье, а производитель начинает продвигать то, что потребителей привлекает. Неслучайно половина всех значимых премьер Женевского салона прихлась на модели, рассчитанные не на «себя любимого и плюс один», а целую ячейку или сплоченный коллектив.

Это прежде всего новые Audi Q7, Land Rover Discovery Sport и Volvo XC90.

Audi Q7 второго поколения стала не только просторнее, но и заметно удобнее как раз для пользователей с детьми. Второй ряд кресел регулируется: подушки сдвигаются на 110 мм, а спинки наклоняются. Третий ряд кресел складывается под пол багажного отсека при помощи электропривода. Семь человек без особого ропота размещаются и в салоне нового Discovery Sport. Даже в се-

мейном статусе «диско» обладает отменными внедорожными способностями. Высокий клиренс 212 мм и большие углы въезда/съезда 25/21° не оставляют у водителя сомнений, что ему по плечу любые препятствия. По своей функциональности XC90 способен сравниться с такими гениальными шведскими изобретениями, как шведский стол, шведская спичка и шведская стенка. Форма кресел в этом семиместном автомобиле позволяет предположить вовлеченность в процесс специалистов по SPA-процедурам: во-первых, у сидений есть отличная боковая поддержка, начинающаяся с плеч и до уровня бедер, а во-вторых, их структура практически повторяет контур спины человека. Однако самое важное для семейного автомобиля — это безопасность.

Появление XC90 в модельном ряду компании знаменует собой начало реализации амбициозного плана, согласно которому смертность за рулем Volvo к 2020 году должна быть сведена к нулю. В теории XC90 — это уже первый автомобиль, с водителем и пассажирами которого ничего не должно случиться. Даже если небо упадет на землю. И все же будущее семейных автомобилей, вероятно, будет развиваться в несколько ином направлении. В каком — указал неугомонный «альпийский мечтатель» Франк Риндеркнехт. Дизайнер и основатель компании Kinspeed представил в Женеве свой очередной фантастический концепт Buddi. Этот аппарат под завязку оснащен электронными гаджетами разработчик Natman, способными подстраиваться под индивидуальные пристрастия каждого из пасса-



Audi Q7 и Volvo XC90 с равным успехом эксплуатируют семейные ценности

жиров, а также системой беспроводной зарядки для этих гаджетов и системой бесконтактной оплаты парковки. Самая главная фишка автомобиля — это механический манипулятор, который позволяет передать рулевое колесо от одного сидока к другому или вовсе убрать его для экономии места. В этом случае электроника берет управление автомобилем на себя, позволяя пассажирам заниматься своими делами.

Скоростной режим

Центральные места на каждом втором стенде Женевского салона занимали настоящие машины-звери, которые, должно быть, не намеренно, а осознанно запроваляются бензином, смешанным с адреналином и тестостероном. Подиум Audi, например, был сплошь заставлен горячими штучками: RS 3 Sportback, Audi R8 V10, R8 V10 plus и R8 LMS. Модель R8 второго поколения теперь оснащается тем же 5,2-литровым двигателем V10, что и Lamborghini Huracan. Неудивительно, что динамика топовой версии спорткара ураганная: до 100 км/ч он разгоняется всего за 3,2 секунды, а до 200 км/ч — за 9,9 сек. Максимум скорости ограничен на 330 км/ч. В определении «болид» по отношению к R8 метафоричности все меньше: лазерные фары — они вдвое дальше обычных светодиодов (до 600 м) освещают дорогу — обеспечивают сходство спорткара с космическим объектом.

Непосредственно по соседству с R8 расположилась еще одна мировая премьера — Porsche Cayman GT4. В его конструкции все рассчитано на повторение водителем макси-

мального результата, а именно 7 минут 40 секунд на петле Нюрбургринга. Владелец этого спорткара с максимальной динамикой 295 км/ч при помощи специального приложения для смартфона имеет возможность фиксировать время на гоночном круге с помощью GPS и сравнивать его с результатами других водителей. Данные замеров с точностью до сотой доли секунды выводятся на секундомере, а также панели приборов.

У водителя Ferrari 488 GTB, обладающего рекордным для масс серийных моделей марки коэффициентом аэродинамического сопротивления — 1,67!, свои скоростные ориентиры: с 0 до 100 км/ч он разгоняется за 3 сек., а с 0 до 200 км/ч — за 8,3 сек. Время прохождения круга на автодроме в Фиорано новой «берлинетты» составляет всего 1 минуту 23 секунды. Максимальная скорость спорткара — 330 км/ч. При этом средний расход топлива заявлен на уровне 11,4 л на 100 км.

Aston Martin Vulcan будет произведен в количестве 24 автомобилей. И ни один из них вы никогда не увидите на встречной полосе, поскольку извержение вулкана, оснащаемого атмосферным семилитровым двигателем V12 мощностью «более 800 л. с.», допускается исключительно на специально отведенных гоночных трассах мира. И уж совсем штучный товар гибрид Koenigsegg Regera, мощность которого подбирается к 1500 л. с. Нас не доняют!

Хасан Ганиев

Звуковые консервы

— эмоции —

В обществе людей искушенных растет ностальгия по старым добрым ощущениям, которые сегодня получить практически невозможно, но спрос на которые велик. Например, среди меломанов обсуждают звук CD- или, простите, MP3-плеера считается крайне неприличным, а вот винил — всенепременно, сочтут за честь. Горячая автомобильная мо-лодежь не просто так цепляет на глушители своих «Лад» усиливающие насадки: тоже мечтают пацаны. А по сути, восстанавливают. Поскольку профессиональные гонщики со стажем сами с то-ской вспоминают времена, когда без берушей на гонках можно было оглохнуть.

Так что же делать? Если любителям ви-нила в буквальном смысле слова есть куда податься, то фанатам моторов придется за-быть о ревущих десятилетиях прошлого. Автомобили будут восстанавливать все тише.

Чтобы потребитель в переходный пери-од не сильно страдал, звук направят в са-лон, примерно как это происходит на той же BMW i8. Казалось бы, прекрасное реше-ние и штатная аудиосистема от Natman/Kardon позволит вам почувствовать себя в самом зеленом из спортивных BMW хоть бароном Мюнхгаузеном на пушечном ядре. Но не спешите радоваться: ключевое слово здесь «представить». Сторонники принципа «быть, а не казаться» поймут, о чем я.

Забавно, на отработку звуков, издава-емых автомобилем, концерны тратят огромные деньги. Понятное дело, нас должен успокаивать шум работающих дворников, наполнять достоинством солидный щел-чок захлопывающейся двери, а тиканье по-воротников на Ferrari LaFerrari не может быть таким же, как у бюджетного кроссове-ра. И это не говоря уже про музыку мотора или артиллерийскую стрельбу выхлопа на перегазовках. Всеми этими звуками брен-ды всегда гордились и доводили их до со-

вершенства. И вот уже сейчас нам предлага-ют купить, по сути, имитацию, пустой звук в динамиках.

Будете смеяться, но компания Infiniti за-нялась даже созданием библиотеки автомо-бильных звуков. Они собирают все: звуки торможения в пол, буксующих шин, кла-цанье переключений передач, рев выхлоп-ных труб и даже щелчки ремней безопасно-сти. Чтобы помнили. Дело хорошее: будет куда пригласить девушку.

В Porsche решили пока звук своих боли-дов в музее не хоронить, да и рановато бу-дет, зато открыли кочующую звуковую лабо-раторию, которая уже с успехом отработала в Нью-Йорке и собирается в тур по главным мегаполисам мира. В центре экспозиции — интерактивный видеofilm «From Draft to Drift — The Porsche 911», во время просмо-тра которого посетители виртуально ездят на 911-м по улицам, загороду или штурму-ют Северную петлю Нюрбургринга. Можно также заглянуть в уголок дизайна, в ко-тором вам помогут смоделировать звук, на-поминающий симфонию двигателя Porsche, и даже выложить результат в социальные се-ти на зависть френдам.

Каким бы неопределенным ни казалос-ь будущее автомобилестроения, но если вос-принимать классический автомобиль с дви-гателем внутреннего сгорания, рулем и пе-далями как вымирающий класс, лучше пе-рестать грустить о раскатах грома, вылета-ющих из четырех стволов, уже сейчас. Ком-промисс неизбежен: в городах будет тихо и зелено (ведь именно так мы пишем, ко-гда выгодно квартиру продать хотим, прав-да?), и никакой суперкар не сможет прав-даться пению птиц по утрам. Сопротивлять-ся бесполезно, и все идет к тому, что в бли-жайшем будущем единственным раздража-ющим шумом в городе останется лишь ра-достный вой спешащей к вам реанимации. Ну или полиции — кому как.

Игорь Шеин, главный редактор Yachting, для «Авто»

Лишние люди

— будущее —

Название «автомобиль» можно перевес-ти с латыни на русский как «самодвижу-щаяся повозка». Но только в последние пару лет конструкторы наконец-то со-здали автомобили, которые могут дви-гаться действительно самостоятельно. Автомобили без водителей уже сущес-твуют! Однако почти повсеместно они по-ка не разрешены законодательно.

Автономная область

В январе на выставку потребительской элек-троники CES (Consumer Electronic Show) в Лас-Вегасе прибыл необычный экспонат. На первый взгляд — просто автомобиль Audi A7 3.0 TFSI. Но компания особенно гордилась тем, что машина прибыла из Лос-Андже-леса своим ходом. Причина такой гордости ста-новится понятной, если знать, что 560 миль (около 900 км) автомобиль преодолел с ав-томатическим управлением. Водитель, впро-чем, в салоне был — этого требуют законы штатов Калифорния и Невада, по которым проходил маршрут. Они разрешают движе-ние автомобиля без активного участия че-ловека, однако человек должен находиться в салоне и иметь возможность вмешаться в управление в любой момент.

Это не первый пример самостоятельной поездки автомобиля. В 2013 году Daimler от-метил 125-летие поездки Берты Бенц из Ман-гейма в Пфорцгейм пробегом по тому же мар-шруту нового Mercedes-Benz S 500 с система-ми Intelligent DriveHo — конечно, водитель и в этом случае постоянно был за рулем. Мож-но сказать, что это была демонстрация воз-можностей систем помощи водителю, кото-рые имеются на новом поколении S-класса.

Немного иначе подходит к этому вопро-су Google. Компания еще в 2005 году выиг-рала организованный американским Агентс-вом передовых оборонных исследований про-ектов конкурс автомобилей-робот-ов. Google, естественно, ориентируется в

своих проектах на информацию от основных своих сервисов — карт и панорам, дополняя их информацией от датчиков на автомобиле. Именно благодаря лоббированию Google ро-ботизированные автомобили разрешены за-конами уже четырех штатов — Невады (с мар-та 2012 года), Флориды (с апреля 2012-го) Ка-лифорнии (с декабря 2013-го), а также города Кёрд-Ален в штате Айдахо. Десток автомоби-лей Google уже прошли в общей сложности около полутора миллиона километров в автомати-ческом режиме — конечно, в присутствии че-ловека, как этого требует закон.

Audi воспользовалась лоббистскими успехами Google: в августе 2014-го компания провела испытания автомобиля-робота на загородных дорогах штата Флорида. Осенью 2014 года спортивный Audi RS 7 проехал сов-сем без водителя трассу Хоккенхаймринг, до-стигнув максимальной скорости 240 км/ч. И прошел трассу почти идеально — притор-маживал перед поворотами, выбирал опти-мальный траекторию их прохождения с точ-ностью до сантиметра и ускорялся на пря-мых. Восторг от возможностей современ-ных технологий накладывается на ощущение возможного заката, ведь когда Каспаров проиграл шахматную партию компьютеру, стало ясно, что человеку теперь бессмыслен-но соревноваться с его собственным творе-нием. Может быть, и с автомобилем мы тоже приближаемся к пределу, за которым людям уже нечего делать?

Все по правилам

Человек непредсказуем: он может неваж-но себя чувствовать или просто отвлечься от управления, забыть дорогу и правила до-рожного движения или не знать их вовсе, да и просто нарушать их сознательно. С этой точки зрения автоматические системы гораз-до надежнее — не зря большинство из них начинают свое существование с функции ин-формирования водителя, и их осталось лишь дополнить возможностью управлять маши-ной. Можно просто предупреждать водите-

«Это окно в будущее для Bentley»

— мнение —

ЛЮК ДОНКЕРВОЛЬКЕ, человек, создав-ший Skoda Octavia и Seat Ibiza, и более известный как разработчик Lamborghini Murcielago и Gallardo, добавил к свое-му послужному списку еще один автомо-биль — Bentley EXP 10 Speed 6.

— Ваш концепт выглядит как хорошо спланированная спортивная револю-ция среди степенных старожилос мо-дельного ряда. Рассчитываете изменить аудиторию?

— Я пришел в Bentley два с половиной года на-зад. И столкнулся с тем, что для покупателей наш бренд не выражается в каком-то конкрет-ном продукте. В первую очередь они поку-пают Bentley, во вторую уже Continental или Flying Spur. Знаете, это как с Cartier: вы иде-те в магазин, покупаете даже неважно что: ча-сы, кольцо — вы просто любите этот бренд. Меня интересовало, как сделать бренд дина-мичнее, дать ему эмоций. У нас, безусловно, есть лояльные клиенты, но мы же можем уве-личить их число, освежив бренд, дать им все те же эмоции. Вот почему вы видите этот кон-цепт. Люди в 35–40 лет хотят чего-то чистого, радостного, дающего удовольствие, игрушку. А мы готовы дать им это. Отсюда и новое отно-шение к формам, интерьеру, поверхностям и объемам. Это окно в будущее для Bentley.

— Сколько времени у вас ушло на разра-ботку этого концепта?

— Я стал заниматься им с того момента, как пришел в компанию. Скажу, что конкрет-но этот концепт выбран из пяти вариантов. Весь прошлый год мы продолжали работу, еще в сентябре доделывали мелкие детали. Мы искали технологию в дизайне — для ме-ня эти вещи неразрывны. Мы ездили в Ко-рею изучать технологии, мы искали матери-алы в Германии, порой нам нужно было за-ново изобрести инструмент для реализации задуманного. Например, кое-что нам при-шлось позаимствовать из швейцарской ча-совой индустрии. Мы вдохновлялись само-летами и их изгибами. Лампы Lalique вдох-новили нас при работе над фарами. Или вот эта цифра 6 на радиаторе — такие же наноси-лись на модели 1930–1940 годов краской. По-том мы искали нужное дерево — это оказа-лась вишня, изучали, как мы придадим трех-мерную форму этому материалу, работали с медью, которая стала элементом дизайна в салоне. Мы искали границы возможного, без шуток. В итоге сейчас у нас есть несколько ре-волюционных решений: кристаллы, исполь-зованные в фарах, цифровая панель в сало-не, сам салон. Эта машина — одна сплошная инновация. Про мотор мы пока не говорим, это еще секрет, так как перед вами лишь кон-цепт, но мотор, видимо, будет ги-бридный и восьмичилиндровый.