auto evo

ОДЕРЖИМОСТЬ ДРАЙВОМ

20.25

ЭКСКЛЮЗИВ!

FORESTER TURBO
НА ПРЕДЕЛЕ
Первая разминка нового
FORESTER на просторах Греции

CORVETTE C6 :
CONQUEST
OF PARADISE
GM доказывает миру
что американец C6 достоен
конкуренции с немцем 911...

the Greatest?

НОВЫЙ GT2 В «РАЗБОРКАХ» ЗА ЗВАНИЕ ЛУЧШЕГО PORSCHE

ЛЕГЕНДЫ ЛЕ-МАНА
Дерек Белл на 956

ТЮНИНГОВАННЫЕ ТУРБО
Самые дикие 911-е:
когда сила развращает

BMW M3
ПРИНИМАЕТ ВЫЗОВ
LEXUS IS-F

www.Journal-plaza.net ®

Содержание

ISSUE 001 | МАЙ 2008

092

‘Величие окрестностей заслуживает своей особой песни, а может даже и гимна. К счастью, для их исполнения у нас есть два великолепных V8…’



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Содержание

ISSUE 001 | МАЙ 2008





078



020 News
Женевский автосалон - лакомый кусочек для журналистов. Но не ТВ единым сыт человек, есть еще и печатные издания, в которых можно прочитать об эксклюзивных новинках женевского форума.

053 Letters
Его могли построить только британцы. Это плод эксцентричного изобретателя Каракатакуса Поттса, своеобразный четырехколесный кошмар из небывальщины.

056 Ultimate Porsche test
997 GT2 – наибыстрейшая модель за всю история 911. Но можно ли поставить знак равенства между словами «ультраскоростной» и «лучший», если сравнить с братьями, такими, как GT3 RS, 993 GT2 и Carrera GT.

072 Porsche 956
Праздники Porsche немыслимы без гоночной машины этой марки. Но за всю ее историю ни один экземпляр не сравнится с моделью 956.

078 Porsche and shove
В компаниях TECHART и GEMBALLA абсолютно уверенны в том, что усовершенствовать и без того «топовый» Porsche Turbo 997 – миссия вполне выполнимая. Но так ли это?

092 Lexus IS-F v BMW M3
У модели M3 от немецкого концерна BMW есть множество неоспоримых преимуществ перед конкурентами. Но когда на одну трассу с ним выходит IS-F от Lexus с пятилитровой «восьмеркой», вопрос о том, кто победит, становится не столь однозначным.



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Содержание

ISSUE 001 | МАЙ 2008



DRIVEN

040



WIESMANN *GT MF4*

SUBARU FORESTER *2.5XT*

MERCEDES *SL63 AMG*

AC SCHNITZER *Z4*


082


130


106

028 Impreza STI v Gallardo
Может ли новый англичанин STI ужиться с Lamborghini? Выясняем на залитых дождем дорогах Сноудонии.

082 Porsche Cayenne GTS
Верить можно только в то, к чему никогда не прикасался. Знание, как правило, убивает веру. О существовании автомобиля Porsche Cayenne GTS украинцы знали давно. Теперь, пришла пора испытать веру во внедорожник-люкс знанием.

100 Maserati GranTurismo
Новому члену элитной семьи Maserati дали простое имя GranTurismo, прямо говорящее о принадлежности к соответствующему классу.

106 Conquest of paradise
Даже искушенные европейцы нет-нет, да и оборачивались вслед распластанному над дорогой гигантскому спорт-кару, производящему в тихих курортных городках столько разнообразного шума.

114 Alpina B3
Если вас привлекает мощь, облеченная в комфорт, то не спишите перелистывать эту страницу.

194 Icon: Mercedes 300SL
Говорят, что лучшая машина – это видение одного человека. В большинстве случаев, данный человек работает в компании, способной воплотить его представления в жизнь. Максимилиан И. Хоффман был исключением.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

auto evo
УКРАИНСКОЕ ИЗДАНИЕ
ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ ЖУРНАЛ
01(001) МАЙ 2008
www.evo–magazine.com.ua

Главный редактор Игорь Кравцов
editor@evo magazine.com.ua
Арт–директор
Алексей Таврин
Редактор отдела испытаний
Андрей Олефиренко
Литературный редактор
Александр Григоров
Редактор отдела информации
Алексей Олефиренко
Художник–дизайнер
Борис Д` атч
Руководитель отдела коммуникации
Ирина Анисимова
Руководитель отдела маркетинга
Ольга Кочубей
Руководитель юридического отдела
Юрий Корольчук

АДРЕС РЕДАКЦИИ
УКРАИНА, 01034, КИЕВ,
УЛ. РЕЙТЕРСКАЯ, 2
тел. +38 044 22 88 678
+38 050 518 93 24
факс +38 057 343 22 78
info@evo magazine.com.ua

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ
ООО "EVO UKRAINE"
(редакция)
УКРАИНА, 61072, Харьков,
УЛ. 23 Августа, 42, 144
тел. +38 057 345 24 55
+38 050 518 93 24
факс +38 057 343 22 78

РЕКЛАМА
ООО «Рекламное Агентство «Ъ»
тел. +38 057 343 22 78
ra.j@mail.ru

ТИПОГРАФИЯ MIKKO PRINT
Тираж 15.000 экз.

Зарегистрировано Министерством Юстиции Украины
Регистрационное свидетельство КВ N13392 2276Р от 08.11.2007 г.
За содержание рекламных объявлений редакция ответственности не несет. Все материалы номера являются собственностью редакции, перепечатка или воспроизведение их любым способом полностью или по частям допускается только с письменного разрешения редакции

Журнал autoevo издается по лицензии Evo Publications Ltd, дочерней компании Издательского Дома Dennis Publishing Limited, United Kingdom.
Все права на лицензионный материал принадлежат лично Felix Dennis, Evo Publications или Dennis Publishing и не могут быть воспроизведены, полностью или частично, без письменного разрешения указаных владельцев. evo является зарегистрированной торговой маркой.

EVO WORLDWIDE
(Editors-in-Chief)

Croatia Branimir Tomurad
+385 1 3775 372
France Judikael Hirel
+33 1 4655 2525
Greece Dimitris Hatzitolios
+30 21062 50550
Italy Maurizio Mozzali
+39 02 26 93 74 30
Malaysia Muna Noor
+60 3 2297 0898
Middle East Jon Saxon
+971 4 3693050
Philippines Kevin C. Limjoco
+63 2728 3720
Turkey Barbaros Devecioglu
+90 (0)212 335 46 97
UK Harry Metcalfe
+44 (0)20 7907 6310
Ukraine Igor Kravtsov
+38 (050) 518 93 24

ED SPEAK

Поздравим себя!



Таинство возникновения из небытия всегда сопровождается волнением, продолжается чувством гордости и надеждой на прекрасное будущее. Если вы читаете эти строки, значит, мы имеем возможность поздравить вас с рождением нового для Украины, но уже известного во всем мире, журнала **evo**. Это уже десятый ребенок в семье легендарного английского издания.

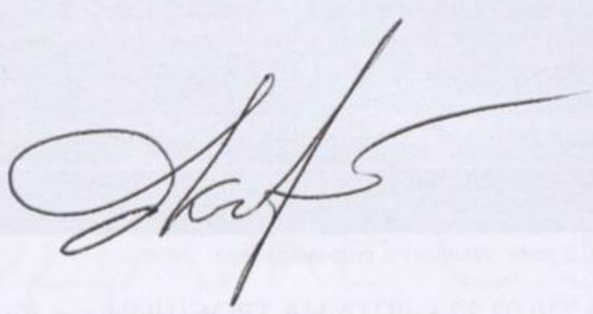
evo – лицензионный журнал, который говорит со своими читателями на итальянском, французском, греческом, турецком, английском и других языках мира. Причем, читатель **evo** – человек, как правило, немного одержимый! Одержимый драйвом, который способны предоставить те исключительные автомобили, о которых рассказывает наш журнал. Основная специализация издания – суперкары и спортивные модификации различных марок. Важно отметить, что пишут о них такие же, в хорошем смысле, одержимые люди. Так что, как говорится, рыбак рыбака...

В жилах украинского Evo течет английская кровь. Но такое родство не означает только внешнее сходство. Конечно, от «породистой» британской эксклюзивности никуда не денешься, на страницах журнала ее будет предостаточно. Характерные спортивные черты британского прародителя так же останутся. Мы приложим все усилия, что бы наше дитя, не смотря на «трудности перевода», унаследовало и тонкое чувство стиля, столь ценимое читателями **evo** во всем мире. При этом оставляя за собой право на собственное видение аспектов автомобильной жизни, как на берегах Днепра, так и на берегах Темзы, Сены или Атлантического океана.

Надеемся, наш журнал будет интересен Вам не только с точки зрения текстового содержания. Используя наш многолетний опыт создания телевизионной автомобильной программы, мы постараемся держать на высочайшем уровне и визуальный ряд издания, чтобы даже при быстром его пролистывании вы могли получить наслаждение от захватывающих своей экспрессией фоторепортажей.

Итак, муки рождения позади, впереди – радостные хлопоты. Каждый месяц мы будем демонстрировать вам, насколько вырос украинский **evo**. Верим, что наша семья будет пополняться новыми друзьями-читателями, с которыми приятно собраться вместе и обсуждать, спорить, делиться впечатлениям. В конце концов, осознанное общение — веха **evo**люции, которая отделила человека разумного от остального животного мира.

Вот такие первые слова нашего новорожденного.



Игорь Кравцов,
Главный редактор



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



В СЛЕДУЮЩЕМ НОМЕРЕ

ДИЗЕЛЬНЫЙ СУПЕРКАР ОТ AUDI

Таящий в себе дизельный
би-турбо V12

В ПРОДАЖЕ С 30 МАЯ

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

PLANET evo

СМЕРТЬ СПОРТКАРОВ?

КОНЕЦ ЗОЛОТОГО ВЕКА БЛИЗОК? РАССЛЕДОВАНИЕ ДЖОНА ГРИФФИТСА



Индустрия легковых автомобилей с высокими динамическими и скоростными качествами, а также энтузиасты, готовые раскошелиться на таких питомцев, сейчас под огнем критики на всех фронтах. Затрагивая неприкрытое нахальство со стороны нефтяной промышленности, которая до недавнего времени тянула с исследованиями по снижению выбросов и внедрения их на автомобильном рынке, бывший председатель правления Shell, господин Марк Муди-Стюарт, недавно призвал Европейскую Комиссию запретить продажу машин с расходом 35 миль на галлон. «Никому не нужна машина, которая способна проехать 10-15 миль/галлон», - говорит он, - «Нам нужны жесткие нормы, определенный стандарт, которому мы должны следовать как в вождении так и строительстве. Вы можете водить Aston Martin, но только при условии его экономичных 50-60 миль/галлон.»

В своем первом бюджете канцлер Великобритании Алистер Дарлинг заявил, что с апреля 2010 года счет на дорожный налог, составляющий £950, будет выписываться на любое транспортное средство, выделяющее более 255г CO2 на километр. Это касается и таких автомобильных монстров, как Aston Martin, Jaguar XK, практически всех Porsche и большого числа остальных спортивных автомобилей и внедорожников. Да, кстати, господин Дарлинг должен также попросить тех милых, зацикленных на экологии членов комиссии и бюрократов в Брюсселе, чей собственный автопарк сейчас охватывает авто со средним показателем 250 г/км – рассмотреть идею с ограничением до 100 г/км для внедрения максимум до 2020 г. Давайте подумаем о перспективах спортивных автомобилей, если даже базовая модель Elise выбрасывает 196.

Тем временем, Евросоюз выдвигает предложения до 2012 года воплотить идею о среднестатистическом автомобиле с 130 г/км. Не непреодолимое задание для крупных автомобилестроителей, но неосуществимость для Porsche. Понятно, что производители, не придерживающиеся стандартов, смогут лично ознакомится с размером штрафов, что, например, в случае с Cayenne достигает нескольких тысяч фунтов стерлингов за один автомобиль (неудивительно, что Porsche разрабатывает гибрид).

Предвещает недоброе и призыв Криса Дэвиса, британского либерал-демократа и члена Европарламента, на запрещение автомобилей с максимальной скоростью 101 миля/час (25% самой высокой дозволенной скорости для автострад Евросоюза) в разрезе пересмотра транспортной политики Европейского парламента. Господин Дэвис – докладчик по этому вопросу, а не просто член Европейского парламента с бейджем на пиджаке, поэтому его призыв может быть услышан. Доселе его предложения по внедрению подобного закона в течение четырех лет, не находили отклика. Хотя эта идея еще не нашла «благодарного слушателя», есть опасения, что она может получить поддержку.

Нападения продолжаются. Новый налоговый штраф за высокие выхлопные показатели CO2 в Голландии, повышающий стоимость элитных спорткаров на десятки тысяч Евро, тому подтверждение, и включает критиков в США, требующих в будущем пересмотреть стандарты на выхлопы.

'ИНДУСТРИЯ НЕ СЛИШКОМ ПРЕУСПЕВАЕТ В БОРЬБЕ ЗА СВОИ ПРАВА'

Угрозы не только правового характера. Владельцы скоростных автомобилей сталкиваются с еще более враждебным окружением. Средства массовой информации вызывают по-настоящему антискоростной настрой. Обычные антискоростные датчики (камеры?) устанавливаются на автомагистралях постоянно, и скоро неизбежно создадут сеть в виду их низкой стоимости, по сравнению с нынешними фотокамерами M25. Исполнительные власти и журналисты недавно узнали о запуске новой линии Mercedes SL в Калифорнии. Мощность сегодняшнего «урожая» скоростных автомобилей становится достаточно экзальтированной, чтобы навлечь на себя гнев. Полиция Калифорнии поднимает бунт против испытателей, только начавших тесты возможностей автомобилей: их скорость мало соответствует дорогам.

Как вам сообщат в IBM и в других ИТ группах, дальше будет хуже - для водителей, а никак не для кошелька IBM. К тому же, они искоса поглядывают на Объединенные Арабские Эмираты, где два миллиона водителей и плачевно-высокое число автодорожных происшествий. Сегодня, в соответствии с самым крупным в истории соглашением на телематику, заключенным с правительством, IBM встраивает электронные «черные ящики» в первые 100 000 новых автомобилей. Четырехлетний контракт на кругленькие 125 миллионов долларов, без сомнений, только начало. Используя GPS технологии, ящики будут фиксировать скорость, мигание дальним светом фар и другие формы невнимательного или опасного вождения. О нарушителях автоматика самостоятельно будет докладывать полиции. И Арабские Эмираты, по словам IBM, всего лишь подопытный кролик...

Влиятельные фигуры авто- и мотоиндустрии - Макс Мосли, гуру Бизнес школы Кардиффа господин Гарел Рис и исполнительные директора нескольких Европейских автомобильных компаний, неофициально признают, что эта индустрия не слишком преуспевает в борьбе за свои права, когда речь заходит об экологической обстановке. Еще далеко до обоснованных заявлений о существенных технологических достижениях – все другие выбросы, кроме CO2, снизились незначительно, в сравнении с показателями 20-летней давности – все вынуждены искать спасения только на территории убеждений своих же противников.

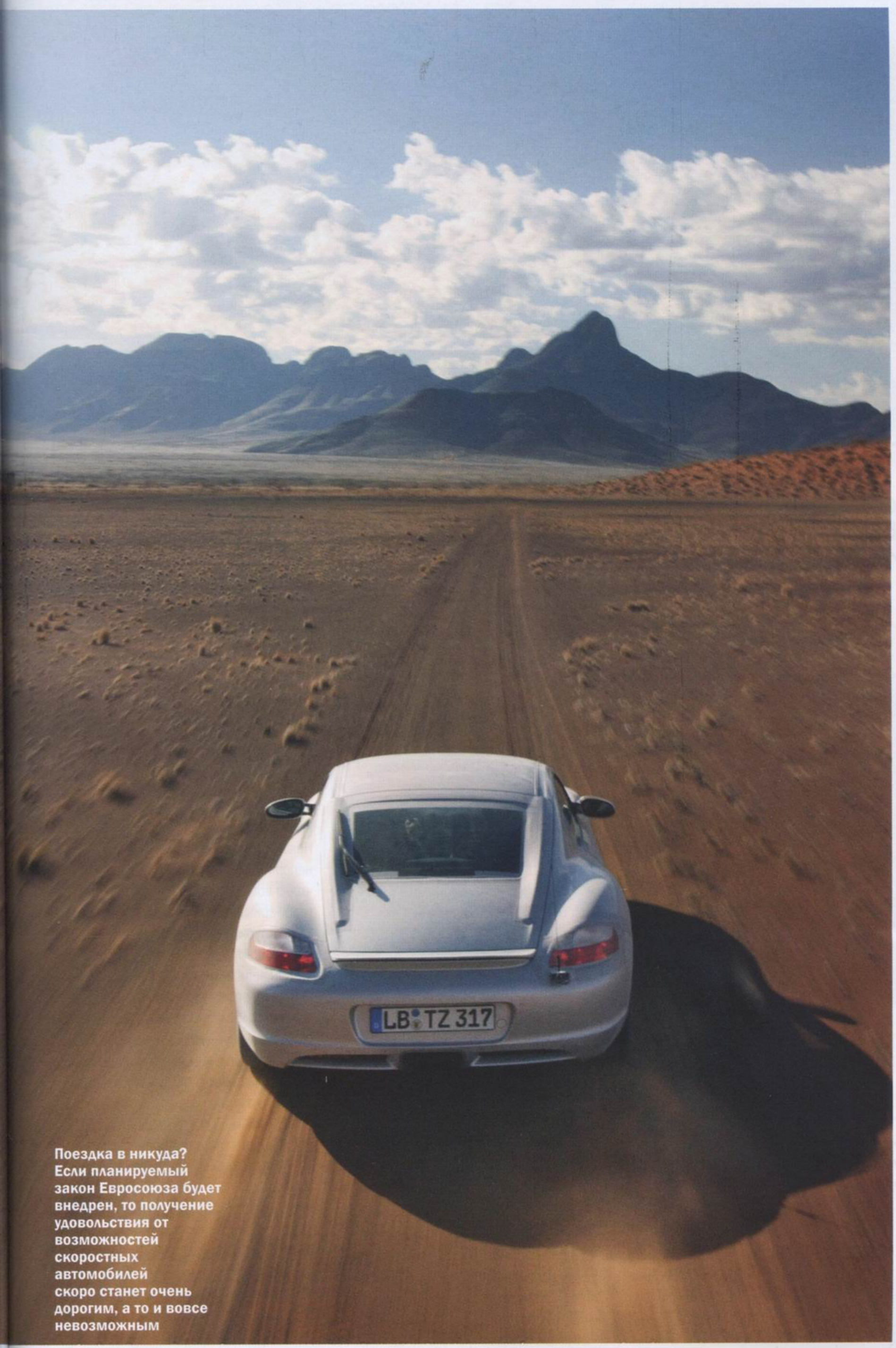
Может быть, борьба за выживание рынка скоростных автомобилей уже проиграна? Если это так, то никто об этом не говорит вслух. От Ferrari, нацеленной на производство машин с массой ниже 1000 кг, до Bentley, проливающем свет на Женевском автошоу о планах ограничить выбросы на 40 процентов с 2015г. У каждого уже есть разработанные стратегии по выживанию.

Но, будучи брошенными, на растерзание суровому повышению налогов и других сборов, скоростным датчикам и полиции, патрулирующей автомагистрали, могут ли потенциальные покупатели потерять интерес? Вовсе не обязательно. Реагируя на бюджет Дарлинга, Общество производителей и продавцов автомобилей утверждают, что даже £950 взноса в 2010 после вступления этого закона в силу, вряд ли отпугнут состоятельных покупателей от элитного рынка. Уязвимыми останутся менее состоятельные граждане, которые могут себе позволить средние спортивные автомобили, такие как Audi TT и Nissan 350Z.

Джонатан Палмер верит, что рынок не вымрет по другой причине. Как исполнительный директор MotorSport Vision, он контролирует четыре трассы, включая Brands Hatch и Bedford Autodrome. Заказов на гоночные трассы, - сообщает он evo, - сейчас под завязку. И мы, скорее всего, только на стартовой линии.»

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



Поездка в никуда? Если планируемый закон Евросоюза будет внедрен, то получение удовольствия от возможностей скоростных автомобилей скоро станет очень дорогим, а то и вовсе невозможным

BRIEFS



РУССКИЕ RANGE ROVER

Не все так одержимы выбросами CO2, как Европейский Союз. В России, например, Range Rover Sport от Land Rover чувствует себя вполне прекрасно – 22000 были проданы только за 2007год, 80% из которых суперзаряженные версии. Никаких предубеждений относительно CO2 в выхлопной.

«ЗЕЛЕНЫЕ» BENTLEY

На автомобильном шоу в Женеве Bentley объявил, что к 2012 г. он планирует разработать радикально новые двигатель и коробку передач, которые позволят уменьшить выбросы на 40 процентов. Многие подумали о том, что в игру вступит дизельный двигатель, но глава Bentley R&D доктор Ульрих Ейххорн рассказал evo, что дизель сможет сократить выбросы только на 25 процентов, а гибрид – всего лишь на 15. Этим заявлением он дал понять, что решение будет чем-то особенным и недоступным на сегодняшний день.



ГИБРИД HONDA

Honda собирается представить первый гибрид спортивного автомобиля для массового потребителя в начале 2010, концепт CR-Z (выше) намекает на его будущий внешний вид. Компания предрекает возростание рынка гибридных автомобилей к 2012 г., поэтому в 2009 он продолжит представлять гибридные автомобили с ожидаемым гибридом Civic.

911 ТАКЖЕ ИДЕТ ПО ДОРОГЕ ЗЕЛЕНЫХ

Планы Евросоюза по сокращению CO2 оказывают серьезное давление на Porsche. К 2015г Cayenne S будет предметом штрафа £7500 уже сразу за воротами завода. Ничего удивительного нет в том, что компания заявила о разработке гибрида 911, который присоединится к гибридам Cayenne и Panamera, планируемым к презентации во второй половине 2009 г. Но даже эти экземпляры не – 130 г/км CO2 не попадут в цель, т.к. не будут соответствовать нормам Евросоюза.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



LIFECAR ОТ MORGAN

НА ЖЕНЕВСКОМ АВТОСАЛОНЕ ПРЕДСТАВЛЕН КОНЦЕПТ НА ВОДОРОДНОМ ТОПЛИВНОМ ЭЛЕМЕНТЕ









Самый старый и самый знаменитый производитель «ретро спорткаров» (или спорткаров в стиле «ретро») представил этот концептуальный проект будущего на Женевском автосалоне в марте. Дизайн LifeCar, как видно из названия – «автомобиль жизни» - говорит о дерзости решений, на воплощение которых не способна, помимо Morgan, никакая другая компания. Именно этот автомобиль может оказаться в ряду спорткаров будущего десятилетия благодаря топливным элементам его «силового агрегата» и сверхлегкой конструкции.

«Все говорят о необходимости сохранить массу, но Morgan всегда делал легковесные спорткары», - говорит дизайнер LifeCar Меттью Хамфрис. «Легкую машину приятно водить, потому что на ней можно смело штурмовать повороты и от нее требуется не так много мощности, чтобы показать все свои возможности. Сегодня люди ценят эти качества так же, как и минимализм конструкции.»

LifeCar – это совместный проект Morgan, компании RiverSimple, Крэнфилдского и Оксфордского университетов. В процессе исследований Хуго Споверса из RiverSimple родилась оригинальная идея о создании экологически безопасного транспорта, и пока Крэнфилд занимался силовой цепью, Оксфорд принялся за двигатель и электронику. Morgan строил автомобиль на своем заводе в Молверне, что в Вустершире, используя системы автоматизированного проектирования и сканирования, наряду со старыми методами изготовления.

Хамфрис создал оригинальные чертежи и глиняную модель, которую сканировали и занесли в базу системы автоматизированного проектирования, с помощью которой и была создана деревянная конструкция. Дэвид Кейл, один из главных механиков в Morgan, собственноручно вырезал на ней все панели. «Делая все таким же способом, как проделывал с Jaguar сэр Вильям Лайонс, вы получаете необходимую упругость, отсутствующую у глины», - говорит Хамфрис.

«Мы хотели, чтобы коэффициент аэродинамического сопротивления (коэффициент аэродинамического сопротивления умноженный на площадь лобовой поверхности) равнялся 0.37, - рассказывает он, - поэтому стояла задача сделать его узким, сохранив при этом особый почерк Morgan. LifeCar также дает компании направление в стиле. Длинная, текущая поверхность и свежий вид для нового поколения».

Если алюминиевое шасси и алюминиевые панели ручной работы – это то, что можно ожидать от Morgan, то все, что заставляет двигаться авто – совершенного другого характера. Здесь есть четыре электромотора, по одному на каждое колесо, что дает возможность варьировать распределения крутящего момента, присутствуют также система поддержания курсовой устойчивости и система регулировки стабилизации.

Четыре топливных блока от QinetiQ установлены перед перегородкой в передней части кузова и насыщаются водородом, подающимся из хвостовой части авто. Топливные элементы достаточно медлительны в реакции на изменения требуемой нагрузки, поэтому большинство таких автомобилей должны нести батареи, чтобы обеспечить дополнительное ускорение. Они подзаряжаются во время торможения, но тяжелы и быстро теряют энергию. Альтернатива – использовать ультра конденсаторы, которые могут очень быстро заряжаться и разряжаться. В LifeCar как раз установлен такой блок в центральной части машины. Он может отдавать или потреблять до 100А, придавая отличное ускорение (расчеты говорят о 7 секундах 0-100 км/ч) плюс мощная рекуперативная тормозная система, с замедлением до 0.7g (обычная гидравлическая тормозная система вряд ли сможет лучше). Заявляют, что максимальная скорость будет достигать 160 км/ч с «запасом» гидрогена на дистанцию от 250 до 400 км.

Может ли это быть отправной точкой из настоящего в будущее для Morgan? Некоторые аспекты дизайна явно непрактичны. Здесь нет дверей, поэтому, чтобы попасть внутрь, вам нужно поднять грейферный верх и отодвинуть его назад. Если футуристический внешний вид – это испытание традиций Morgan, то салон удар вдвойне. Все ожидают увидеть в Morgan дерево, но не такое. Приборная панель, пол, сиденья и подголовники выполнены из одного огромного куска легковесной фанеры, облицованной шпоном ценных пород. Общий вид смягчают вставки из кожи.

Так, можем ли мы ожидать, что грядущие Morgans будут похожи на этот? «Мы решили, что будем подстраиваться под будущие стандарты по выхлопам», - говорит Хампфрис. Поэтому планируемое для введения в Евросоюзе ограничение выбросов CO2 в 130 г/км Morgan уже достиг. Технологические разработки, предложенные в LifeCar, помогут достичь оптимальных результатов.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



ОДНО ИЗ САМЫХ ВЫГОДНЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ АВТОМОБИЛЕЙ НАПРОКАТ

БРИТАНСКАЯ ГОНОЧНАЯ КОМАНДА ПРЕДЛАГАЕТ ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ РЯД АВТОМОБИЛЕЙ НАПРОКАТ

Если бы Carlsberg предоставлял услуги по прокату автомобилей, то это было бы похоже на Auteg Motorsport. Благодаря этой компании, уже сейчас вы можете взять напрокат любую машину, начиная с Clio 197 или Caterham и заканчивая 996 GT3 RS или Prosport 3000. Все эти чудеса автомобильной мысли вы можете опробовать на легендарной трассе Нюрбургринг (Nürburgring Nordschleife). Стартовая цена составляет приблизительно 400 фунтов стерлингов в день с Clio и возносится до 1400 фунтов стерлингов за GT3 RS, (несмотря на то, что разница цен с версией GT3, составляет свыше 50 тыс Евро).

Auteg – это британская гоночная команда, которая регулярно принимает участие в VLN (кузовной чемпионат проходящий на кольце Nordschleife),в течение последних двух лет, при этом команда не единожды побеждала на своем Golf Mk2. Она находится в 400 метрах от въезда на Nordschleife. (Если вы остановились в местном отеле, то Auteg может любезно принять вашу машину на стоянку и провести полное обслуживание.) Чтобы узнать больше информации, зайдите на сайт www.autegmotorsport.com

FORD GT С 720 Л.С. ОТ AVRO

В ROUSH TECHNOLOGIES СОЗДАЛИ СУПЕРКАР С МАКСИМАЛЬНОЙ СКОРОСТЬЮ 350 КМ/ЧАС, СТОИМОСТЬ КОТОРОГО СОСТАВЛЯЕТ 160 ТЫСЯЧ ФУНТОВ СТЕРЛИНГОВ.

После успеха Roush 600RE в прошлом году, специалисты по Ford GT из Сюррея - Avro Motor Cars - решили объединить свои усилия с Roush Technologies для разработки суперкара на базе последнего GT. Последний, из рода GT, получил имя Ford GT Avro 720 Mirage. Характеристики Avro 720 Mirage впечатляют. Его мощность составит как минимум 720 л.с. при 6950об/мин, а крутящий момент 815 Нм при 4800 об/мин. Все это стало реальным благодаря установке более крупного нагнетателя от Whipple и усовершенствования корпуса дроссельных заслонок.

Также были сняты ограничители максимальной скорости, и теперь она находится на отметке 350 км/час. При этом владельцы должны радоваться и улучшенной тормозной системе, разработанной AP Racing. Подвеска была изменена незначительно – клиренс снижен на 25мм, а передняя и задняя колея стали на 5 мм шире.



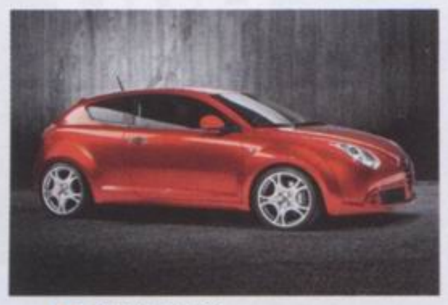
Всего Avro наметило выпустить десять подобных автомобилей, используя стандартные Ford GT, предоставленные управляющему директору Avro Энди МакГратом из Штатов. Стоимость полностью реконструированной машины будет зависеть от окончательной комплектации, но желающим обзавестись такой машиной придется выложить, по меньшей мере, 160.000 фунтов стерлингов. За Оранжевый цвет придется доплатить.

ЭКСПО 2008 FRACTIONAL LIFE ИЛИ СОБСТВЕННОСТЬ ВО ВРЕМЕННОЕ ВЛАДЕНИЕ

ПИТАЕТЕ СЛАБОСТЬ К СУПЕРКАРАМ? НЕ ПРОПУСТИТЕ ЛОНДОН ЭКСПО!

Идея временного владения находит все больше приверженцев. Еще бы - ведь это возможность насладиться жизнью высшего общества за малую долю реальной цены. Популярными примерами временной собственности являются загородные дома, яхты, частные самолеты и, конечно, суперкары. Evo является медиа партнером Fractional Life Expo, выставки, которая состоится 28-30 апреля по адресу Broadgate Event Venues, London. Выставочные суперкары будут включать Club Velocitá's Murciélago LP640 Roadster. Вход свободный. Более подробную информацию можете найти на сайте www.fractionallifeexpo.com

BRIEFS



ALFA MI.TO

Старт производства нового Alfa Mi.To - запланирован на июнь, а продажа этого авто в Великобритании начнется с января следующего года. Alfa Mi.To появится с 158 сильным турбодвигателем Fiat, объемом 1.4-литра, работающим в паре с 6-ступенчатой коробкой передач, у которой будет усиленное сцепление и улучшенная система стабилизации. А именно - TTC (Torque Transfer Control) - система распределения крутящего момента, ведущей оси нашедшая свое место в новой Lancia Delta, которая, за счет, мягкого подтормаживания внутреннего колеса, уменьшает недостаточную поворачиваемость автомобиля во время движения. Не исключено, что среди двигателей для Mi.To будет предлагаться силовой агрегат в 183 л.с. от Abarth Grande Punto EsseEsse.



КУПЕ ОТ HYUNDAI

Новый заднеприводный Hyundai Coupe, который был недавно представлен на автошоу в Нью-Йорке, было решено ввезти и в Великобританию. Используя «брешь» в персональной аттестации автомобилей, в Великобританию может быть завезено до 500 авто, и это несмотря на то, что автомобиль не отвечает Европейским требованиям о защите пешеходов. Coupe будет агрегатироваться либо 2-литровым турбодвигателем с 214 л.с., либо3.8-литровым двигателем V6 с 310 л.с. Через несколько месяцев ожидается запуск в производство 380л.с. V8. С этим мотором автомобиль будет конкурировать с Ford Mustang. Ожидается, что минимальная стоимость составит 20.000 фунтов стерлингов, если, конечно, этому купе все-таки удастся выйти на британский рынок.

ПРОСМОТРЫ В WEB ПО ПОПУЛЯРНОСТИ

В этом месяце в топовом списке просмотров на сайте **evo.co.uk** популярными оказались:

1. **Nissan GT-R vs Porsche GT3 видео**
2. **Отчет по Женевскому автосалону**
3. **Электронная версия журнала evo за этот месяц**
4. **Bugatti Veyron Fbg Hermes**
5. **Impreza Sti vs Gallardo видео**
6. **Lamborghini LP560-4 подборка новостей**

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

PLANET evo





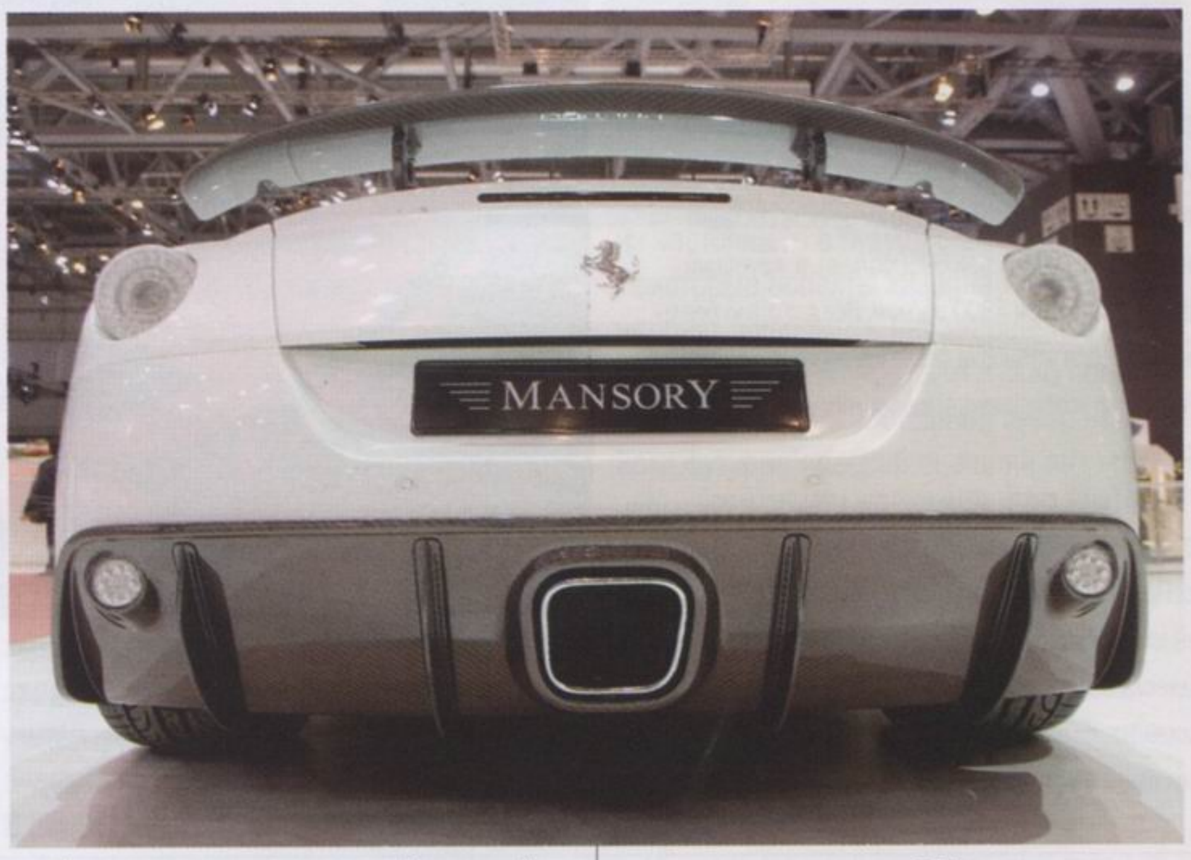
ЖЕНЕВА 2008

ТО, ЧТО ОСТАЛОСЬ ЗА КАДРОМ

Женевский автосалон - лакомый кусочек для журналистов. Законы телевидения жестоки: рассказывать нужно о том, о чем хотят слышать массы, а не единицы. Рейтинги, знаете ли, поджимают. Но не ТВ единым сыт человек, есть еще и печатные издания, в которых можно прочитать об эксклюзивных новинках женевского форума. Нет, мы не будем называть остальные презентации грубым словом «ширпотреб» - в конце концов, это будет незаслуженно. Однако позволим себе обратить взор на модели, живо интересующие либо весьма состоятельных людей, либо самозабвенно влюбленных в представителей автомобильной элиты. Случаются и варианты «два в одном», но соотношение приблизительно то же, что в случае суперкаров и так называемых «автомобилей широкого потребления».

Да, вы не ошиблись - на фотографии именно Ferrari. Скандально известная дизайнерскими ремиксами престижных автомобилей фирма Mansory, в Женеве продолжила топтать собою же проторенную дорожку - немцы привезли три образца высокого стиля и идеального вкуса. В своей обработке, ясное дело.

Раз уж вы обратили внимание на фото Ferrari, начнем с него. Модель Stallone обладает вполне резонным для марки красно-белым салоном. Правда, в таком исполнении ранее шептавший о спортивности интерьер сейчас кричит об этом во все горло. И это мы умалчиваем то, что в отделке использована кожа страусов, дабы не отправить в обморок особо чувствительных дам. Породу этого жеребца определить достаточно сложно и это немудрено: выведен-то он искусственным путем. Впрочем, эксперимент, оказывается, зашел не слишком далеко - говорят, в планах было выкрасить автомобиль в ярко-зеленый цвет и снабдить его оранжевыми колесами. Все-таки испугались немцы грома и молний из штаб-квартиры в Маранелло. Да так, видать, испугались, что экономить на карбоне не стали - из него сделаны детали обвеса и некоторые декоративные побрякушки. Здесь тоже не обошлось без двузначных намеков: дизайнеры Mansory изрядно полили



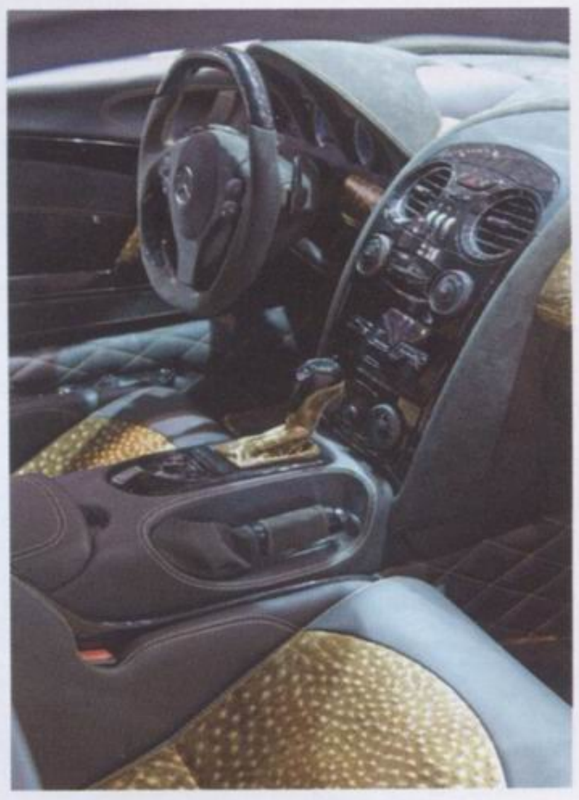
карбоновые панели золотистой краской - наверное, подшучивая над «Серебряными стрелами»? Но, нет худа без добра: усилиями Mansory 599-я Ferrari получила ещё и уникальный комплект кузовных деталей. А если посмотреть на фотографии под правильным углом, за решёткой радиатора можно увидеть интеркулер! Немцы снабдили шестилитровый V12 механическим нагнетателем, за счет чего отдача мотора выросла до 720 «лошадок». Разгон до «сотни» сократился до 3,7 секунды, а максимальная скорость достигла 340 км/ч.

Другим «клиентом Mansory поневоле» стал Mercedes SLR McLaren. Экземпляр снабжен более производительным компрессором, новой немецкой прошивкой и модернизированным впуском. В результате 5,4-литровый V8 выдает 700 сил, что позволяет «заряженному» авто разгоняться также до 340 км/ч и достигать отметки «100» за 3,6 секунды.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®





Третьим красавцем на впечатляющем стенде Mansory стал самый крутой кабриолет в мире - Rolls-Royce Drophead Coupe. Его назвали Bel Air, установили на него хулиганский, других слов нет, обвес и полированные до блеска 22-дюймовые колеса с резиной Dunlop SP Sport Maxx.

Совместно с Brembo баварцы разработали супер тормоза - в передних колёсах скрываются 412-миллиметровые диски с шестипоршневыми механизмами. Сзади проще - суппорты сжимают четырьмя поршнями роторы диаметром 380 мм. В двигатель аристократа голубых кровей немецкие «врачи» залезть не решились.

Можно спорить до хрипоты о взглядах дизайнеров Mansory на суперкары. Но кичевую задачу немцы выполняют успешно - их машины заставляют выворачивать шеи. Расслабляться заносчивым и высокородным моделям не время - рисковые парни из Бранда в будущем наверняка не раз шокируют публику новыми проектами.

Особое мнение по поводу внешнего вида и предназначения машин имеет и швейцарская компания Rinspeed. Ее предыдущие разработки меркнут на фоне показанного в Женеве sQuba - первого в мире автомобиля-подлодки, способного без остановки съезжать с дороги в воду, двигаться по волнам и под водой. Также амфибия может без запинки выезжать на сушу. Длина этой удивительной машины составляет 3790 мм, ширина 1940 и высота 1120 мм. Колёсная база «амфибии» - 2300 мм. Создатели вдохновились аналогом, показанным в фильме о Джеймсе Бонде «Шпион, который меня любил». Но в кино авто ездило с помощью спецэффектов, а швейцарцы разработали полнофункциональный экземпляр. За основу концепта был взят кузов спорткара Elise культовой английской марки Lotus. Rinspeed построила sQuba в облике кабриолета по двум соображениям. Во-первых, закрытый объём добавил бы веса. Во-вторых, открытая кабина позволяет экипажу легко покинуть машину и быстро всплыть. Между прочим, в отсутствие пассажиров sQuba поднимается на поверхность автоматически. Современный авто-«Наутилус» едет по суше со скоростью до 120 км/ч при помощи 73-сильного электромотора, питающегося от Li-ion аккумуляторов. Причем 80 км/ч с максимальной электротягой он набирает за 7,1 секунды. На воде и под ней скорости скромнее - 6 и 3 км/ч. Глубина погружения составляет десять метров. Под водой sQuba приводят в движение два винта под задним бампером и ещё два поворотных водомёта в передних арках.



В прошлом году знаменитая фирма Brabus отметила 30-и летний юбилей. Тогда немцы подготовили сумасшедший автомобиль - 720-сильный седан Bullit. Казалось бы, дальше крыше ехать просто некуда. Но нет - есть куда: в Женеву. Bullit перекрасили в чёрный матовый цвет и добавили к названию эффектные слова Black Arrow. «Начинка» не изменилась - под капотом скрывается мерседесовский V12 с двумя турбинами, который в свое









www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



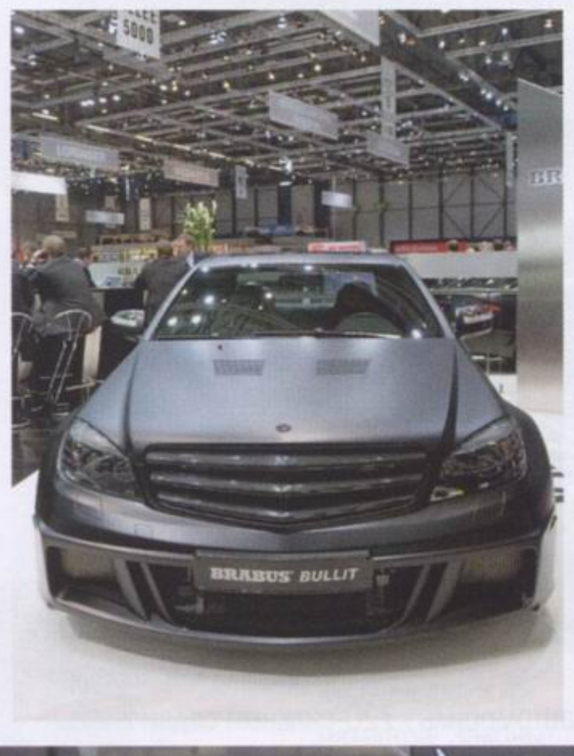
время пережил капитальную переделку. Объём увеличился с 5.5 до 6.3 литра, а мощность выросла до 720 л.с. Разгон до «сотни» у чуда инженерной мысли массой 1850 килограмм, занимает всего 3.9 с, а 300 км/ч (при максимуме - 360 км/ч) Bullit набирает за 24.5 с. Но главное событие для поклонников Brabus - информация о том, что фирма берётся за производство Bullit. Исключительно по заказам, но все-таки. Поговаривают, для этого клиентам понадобится как минимум 348 тысяч евро.

Итальянское дизайн-ателье Zagato в столице Швейцарии представило уникальный кузов для нового Bentley Continental GT Speed. Новичок, получивший название GTZ, стал последней работой в длинной череде Zagato, построенных под заказ. Переливающийся глянцевыми боками GTZ, отличается от серийного автомобиля алюминиевым кузовом, построенным вручную, с четкими линиями, расширенными колесными арками и переделанной задней частью с новыми фонарями. Салон получил роскошную кожаную отделку и новую центральную панель, а экстерьер - новое цветовое решение. Мотор остался прежним - V12 мощностью 600 л.с. Официально седан GTZ был представлен как концепт, но машина может пойти в серию, правда, ограниченным выпуском.



Первое, что приходит на ум после знакомства с концептом Maybach 62 S Landaulet - это фраза «Классно сделан!». В авто переплелись современность и ретро-классика. Автомобиль имеет редкий тип кузова – ландолет со складывающейся крышей над задним рядом сидений. Передняя часть крыши сделана жесткой и стационарной. За 16 секунд мягкий верх убирается за задние сиденья, где его накрывает кожаный чехол. Концепт оснащен самым мощным мотором от Maybach - доработанным AMG 6,0-литровым V12. Двигатель имеет два турбонагнетателя и промежуточное водяное охлаждение, что позволяет развивать мощность до 612 л.с. Ориентировочная цена - более $600000. Но, как говорится в анекдоте, «мы его любим не только за это».











www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



Вот еще одно преимущество журнала перед просмотром телепрограммы - можно рассматривать автомобили столько, сколько душе угодно. Даже если ты не журналист, а просто гость автосалона, приходится суетиться, занимать места и перебегать от стенда к стенду. А представленные выше модели и марки не приемлют суеты - это не водка, которую пьют залпом, но выдержанный коньяк с долгим послевкусием, стимулирующий появление приятных мыслей. То, что находится в кадре, безусловно, интересно. Но закадровая жизнь женевской выставки, как видите, таит массу интересного. Впрочем, кто сказал, что о суперкарах нужно говорить много и громко? Здесь каждое слово, даже то, которое выгравировано на корме - на вес золота. В буквальном смысле.

Александр Григоров













www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

ДЖЕФФ ДЭНИЭЛС

1939-2008



ДЖЕФФ ДЭНИЭЛС, скончавшийся в прошлом месяце в возрасте 68 лет, был одним из ярких эпизодов в мире автомобильной журналистики. Его будет не хватать многим в **evo** и легионам читателей, которым нравилась его работа. Когда мы только запустили этот журнал, а это было в 1998, мы без колебаний попросили Джеффа быть нашим техническим редактором с самого первого выпуска. Его знания и понимание автомобильной технологии были потрясающими и, что не менее важно, у него был дар общения в особой, непринужденной манере. Впрочем, работать с ним было также приятно. Искренний, неунывающий, щедрый и поддерживающий «большой Джефф Дэн» для нас был «добрым дядюшкой». Все еще трудно поверить, что его не будет на тестировании машин и авто-шоу, или на другом конце провода, чтобы просветить в техническом плане, или просто-напросто рядом, чтобы поболтать со старым другом.

Карьера Джеффа началась с авиационной промышленности, после получения степени по машиностроению. Он «нагонял» так много воздушных миль, что позднее шутил, что ему надо прекратить летать, рассчитав, что его шансы побывать в авиакатастрофе неприятно повышаются. В 70-е он какое-то время работал на Datsun и Citroën.

Но он также проявил себя как технический писатель. С 1960 работал на «Which?», предоставляя фантастически-подробные и аналитически-продуманные авто-тесты, прежде чем перейти к журналам «Car», позже «Autocar», в качестве технического редактора: в 1980 его колонка «Дэн рассказывает» получила популярность и долгое время была изюминкой журнала. Во второй половине 80х, Дэн присоединился к команде Performance Car, где многие из нас узнали его поближе. Никто, из присутствующих там, никогда не забудет самый первый спортивный автомобиль 1990 года, когда Джефф появился на Land Rover Discovery V8, возвышающимся над приземистыми купе и спорткарами, выбранными нами. Джефф вычислил, что сочетание сильного двигателя и большого, высокого 4x4, представит миру очень практичный, универсальный спортивный автомобиль. Никто из нас даже не предвидел, что этот авто будет доминировать над X5, Cayenne и Range-Rover Sport, но Джефф мог.

То же самое чувство провидения помогало ему в каждом выпуске evo предсказывать восход дизельных спортивных автомобилей и, в конечном итоге, дизельных спорткаров. И опять же, никто из нас не видел этого. В этом году Audi выпускает R8 V12 турбодизель, и опять, как и много раз до этого, Джефф со своими догадками попал в самую точку.

Наряду с публикацией в журналах и газетах, он пробовал себя в написании книг по автомобильной технологии и автомобильной промышленности, многие из которых завоевали награды, и все - раскрывающие его редкий талант умения объяснять принципы сложной технологии нетехнического склада ума людям. Он обладал большим энтузиазмом в отношении машиностроения, и это, в сочетании с великодушием, завоевало ему уважение и привязанность не только читателей, но и ведущих деятелей в автомобильной промышленности.

Было также весело, когда он был рядом с нами, как правило, за обеденным столом, где его аппетит стал легендой и ему даже дали прозвище «Два обеда» Дэниэлс. Джон Баркер из evo наверняка помнит тест спортивных автомобилей в начале 90-х, когда вся команда собралась на завтрак в договоренные 7.30 чтобы обнаружить, что Джефф заявился в столовую в 6.30 и уже вышел на финишную прямую со своим вторым блюдом. Во всех пониманиях он был настоящим джентельменом, одним из «старой школы».

Джефф неожиданно скончался в Лондоне дома в начале марта из-за сердечной недостаточности. Он работал до самой смерти, и мы рады, что можем опубликовать его последний вклад в рубрику «Спроси у экспертов», которая пользуется исключительной популярностью у читателей.

Наши искренние соболезнования его близким друзьям и семье, в частности, двум дочерям, Элли и Ионе, чьи фотографии Джефф всегда носил в своем бумажнике и с гордостью показывал коллегам и знакомым. Они должны гордиться своим отцом. Его уход оставит невосполняемую пустоту во многих сердцах.

Питер Томалин

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Спроси у эксперта

Отвечаем на ваши вопросы

Эксперты



ДЖОН БАРКЕР
– тест-редактор, начавший карьеру автомобильного журналиста в конце 80-х, и с того времени ездил на всех, выпускавшихся спортивных автомобилях.



ДЖЕФФ ДЭНИЭЛС
– наш технический редактор и самый продвинутый писатель Великобритании в сфере автомобильных технологий и автопромышленности.



РОДЖЕР ГРИН
– будучи менеджером evo - Trackdays и опытным экспертом, Грин ответит на любые вопросы относительно автодромов и автоспорта, а также реликвий среди спорткаров для покупки.



ХЬЮ НОБЛЕТТ
– наш гуру по технике и приемам управления быстрого автомобиля, один из ведущих британских инструкторов по вождению автомобилей.



РИЧАРД МИДЕН
– ветеран бесчисленных автомобильных путешествий, он всегда даст совет как проложить маршрут по лучшим дорогам и отелям...



ЭНДИ МОРГАН
– если нуждаетесь в совете по фотосъемке, профессиональный фотограф evo к вашим услугам.

ЕСЛИ У ВАС ПОЯВИЛИСЬ ВОПРОСЫ К НАШИМ ЭКСПЕРТАМ, ОТПРАВЛЯЙТЕ СВОИ ЭЛЕКТРОННЫЕ ПИСЬМА НА ЯЩИК :

evo-magazine@mail.ru



В Я по-настоящему зажегся трековым автомобилем и собираюсь продать свой Porsche 996, чтобы насобирать достаточно средств на Radical – только для трековой езды.

Но какой купить автомобиль, для перевозки гоночного болида? Мне бы хотелось потратить не больше 10 тысяч фунтов стерлингов и при этом хотелось бы, чтобы машинка была достаточно занимательной, и могла вытащить меня хмурым зимним утром в выходной день на поездку кросс-кантри через Уэльс, так же как это происходило с моим Porsche. – Натан Лаки

О Первый автомобиль, который приходит на ум - это Subaru Forester Turbo. Также можно найти приличный Turbo Prodrive, и хотя он не будет отличным авто в обычном понимании, есть в нем что-то вызывающее привыкание и доставляющее удовольствие. У нас было два испытательных автомобиля и они всегда пользовались популярностью у сотрудников evo. Они удобны в долгих поездках и могут «проглотить» довольно много снаряжения. Думаю, что приятным для вашего кошелька будет импортированный Forester STI. – P.M.



В Почему автомобилестроители уделяют так много внимания коэффициенту аэродинамического сопротивления? Можем ли мы быть уверены, что купе Cayman S с коэффициентом сопротивления 0.29, создает меньше сопротивления, чем купе Z4 с коэффициентом 0.34? Насколько я знаю, Эти коэффициенты сопротивления показывают только аэродинамическую форму, независимо от размеров (например, мячи в футболе и сквоше будут с одинаковым коэффициентом 0.5). В реальности же, чем шире и выше (в данном случае Porsche), тем больше будет коэффициент сопротивления, в силу большей площади.
Раз это так, то есть ли смысл в том, что таким цифрам уделяется слишком много внимания? – Джереми Гедфилд (студент авиастроения)

О Никто не уделял большого внимания показателям коэффициента лобового сопротивления до начала 80-х, когда возрос интерес к экономии топлива, а это произошло сразу после энергетического кризиса 1970-х. Audi сконструировала обтекаемую модель «100 - второго поколения», которая рекламировалась с необычайно низким коэффициентом 0.29, что должно было привести к существенной экономики топлива. Практически все тогда были охвачены новой модой. Сегодня коэффициент сопротивления остается частью технической спецификации, публикуемой в любом современном издании.

Да, вы совершенно правы, говоря, что едва ли этот коэффициент отображает действительную форму в аэродинамическом смысле (в техническом плане, коэффициент сопротивления – это безразмерный коэффициент). Чтобы расчитать лобовое аэродинамическое сопротивление, вам нужно умножить коэффициент сопротивления на лобовую площадь, плотность воздуха, и квадрат скорости. Если у двух автомобилей, будет одинаковый коэффициент, но при этом у одного авто лобовая площадь будет в два раза больше второго, то логично предположить, что его сопротивление будет в два раза выше.

Плохо, что заявленный коэффициент обычно определяется исходя из «базовой» версии модели – той, которая с самыми узкими шинами, маленьким радиатором, минимальной оснащенностью, в итоге, все это весьма существенно занижает коэффициент. Показатель 0.29 для базовой версии может легко быть поднят до 0.33 при лучше оснащенной модификации.

Более того, коэффициент лобового сопротивления всегда измерялся (в аэродинамической трубе) машиной, направленной прямо на поток воздуха. В реальной жизни, движение даже при слабом боковом ветре, направленном на пару градусов с изменением продольной оси автомобиля, уже будет иметь серьезные изменения заявленных характеристик сопротивления, и, таким образом, может испортить показания экономии топлива даже некоторых явно «экологически» чистых автомобилей.

Показатель коэффициента лобового сопротивления – это полезный инструмент для конструкторов, которые пытаются оптимизировать форму кузова, но как рекламный ход, коэффициент звучит довольно редко и к нему надо относится с изрядной долей скепсиса, и уж точно он никогда не должен использоваться как единственный критерий для сравнения разных моделелей. – Дж.Д.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

SUBARU IMPREZA WRX STI TYPE-UK v GALLARDO SUPERLEGGERA

Текст Ричард Миден
Фото Энди Морган

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Травля БЫКА

Может ли новый англичанин STI ужиться с Lamborghini? Выясняем на залитых дождем дорогах Сноудонии

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Уже

прошло много времени, но вот, наконец-то, после любительских фотографий и дебюта на Токийском моторшоу, радикально измененный Subaru «ступил» на землю Великобритании.

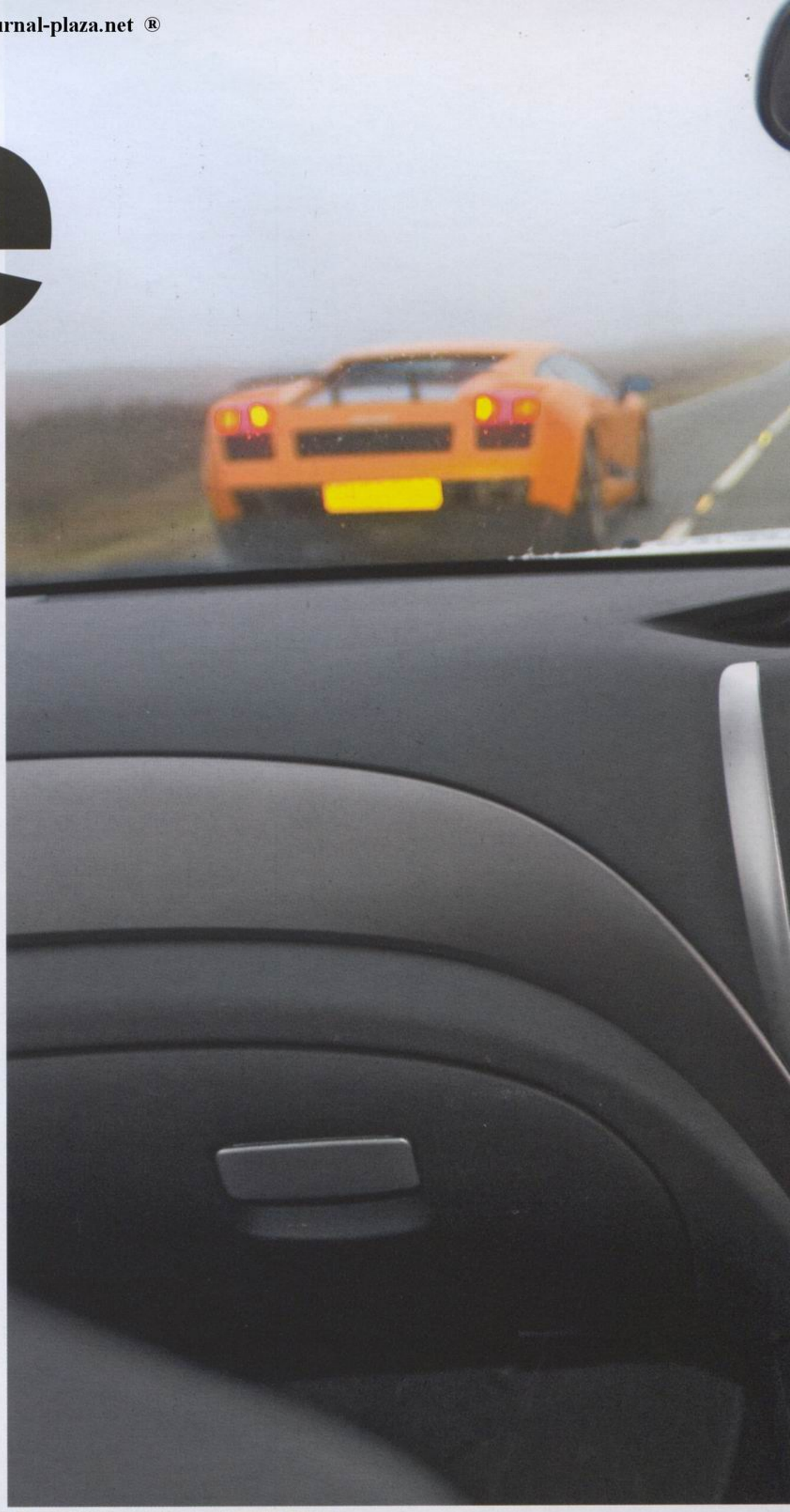
Мы все принимаем полноприводный хэтчбэк в старой доброй манере evo: с двухдневной пробой руля на безжалостном испытательном гудроне Северного Уэльса. А чтобы придать остроты словам, добавлю, что для Impreza STI мы пригласили его идеологического противника: итальянский суперкар, в этом случае, «крепкий орешек», Lamborghini Gallardo Superleggera.

Это аппетитная встреча, хитро подстроенная, чтобы проверить наивные убеждения, что в подходящий день, на подходящей дороге и в подходящих условиях, храбрый полноприводный идол за 25 штук может добиться полноправного членства в рядах автомобильной аристократии. В этой крестьянской смуте старый седан STI был бы более чем способен выдержать удар. Если и новый STI будет обладать таким же упрямством, то вскоре он сможет усмирить тех, кто сомневается во вменяемости Subaru: четыре двери, багажник и великолепное антикрыло для привлекательности коренастого пятидверного хэтчбэка.

По правде сказать, насколько мне нравились успешные поколения седана STI (особенно последний, ориентированный на японский рынок), так же я был полон предвкушения удовольствия от встречи с новой машиной. Мы уже привыкли – даже пресытились – идеей о седане с 300 л.с. «Переупаковка» этой мощности в компактный, полноприводный хэтчбэк показалась интересной мыслью. Мне даже понравился его внешний вид, а 17-дюймовые колесные диски выглядят ничуть не хуже заказных арочных 18-дюймовок, представленных публике.

К счастью, хотя сам кузов и изменился, одна характерная черта осталась неизменной: большой воздухозаборник. Это безошибочный признак, сочетающийся с угловатыми, объемными колесными арками, и придающий STI одновременно особенность и естественность.

Под широким капотом находится знакомый 2.5-литровый горизонтальный четырехцилиндровый мотор. Турбозаряженный, промежуточного охлаждения и с изменяемым газораспределением он может выдать 300 л.с. и 407 Нм крутящего момента, это поразительно сочетается с жесткой шестиступенчатой коробкой передач. Subaru декларирует максимальную скорость в 250 километров в час и разгоном до 100 км/ч за 4.8с, что для автомобиля за £24,995 вполне серьезное заявление.



Справа: это не Audi, но у STI скромная качественная отделка салона и возможность регулировки водительского сиденья в идеальное для управления положения. Самое лучше для погони за суперкарами...



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



‘Преследование Lamborghini в таком театре сражений лучших дорог и разъяренной погоды – редкий и захватывающий спектакль’

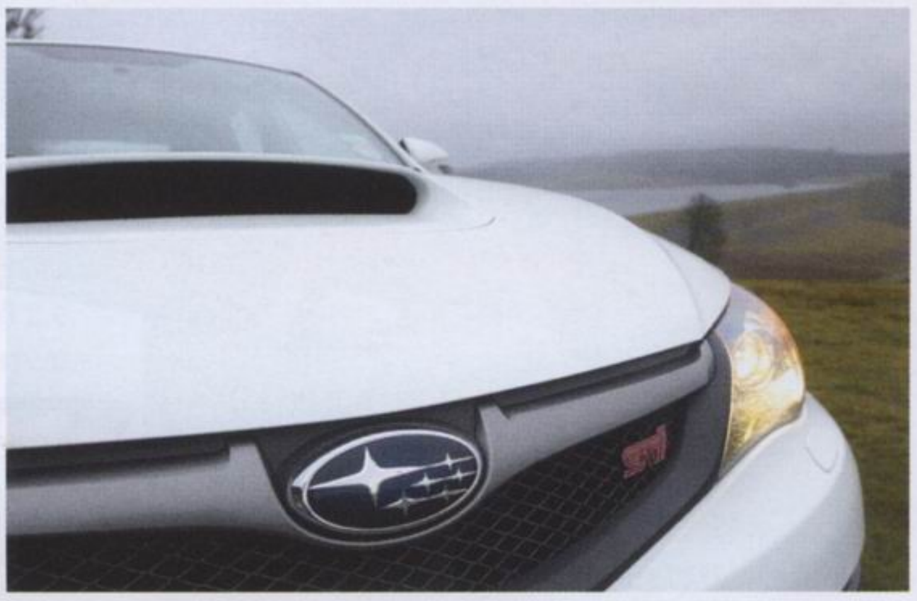
Новая особенность Subaru Impreza – это SI-Drive, позволяющий выбирать между тремя различными режимами двигателя, которые влияют на приемистость и дорожные качества автомобиля. Также есть переключатель для управления центральным дифференциалом (DCCD), но если вы похожи на меня, то, не долго размышляя, остановитесь на оптимальном решении – когда SI-Drive стоит в режиме Sport Sharp (спортивный режим) и дифференциал блокируется в ручном режиме. Здесь в наличии есть и стабилизационная система управления динамикой автомобиля, которая может быть частично или полностью отключена, или же оставлена в незадействованном виде. Она не слишком навязчива, но ее выключение позволит нам узнать все о шасси.

Если насчет внешности автомобиля мнения расходятся, то интерьер заслуживает похвалы. Он выглядит очень практичным, хотя здесь явно много внимания уделили ткани и пластику, и со вкусом отнеслись к деталям. Это не Audi, но здесь простая, честная обстановка, окружающая вас уютом и комфортом. Сиденья крепко держат на месте, и регулируемое рулевое колесо помогает создать водителю самые комфортные для вождения условия. Места сзади достаточно, поэтому STI, как и прежде, остается практичным авто.

Когда мы впервые начали организовывать этот тест, то надеялись, что погодные условия дадут Subaru преимущество перед Lamborghini. Посмотрим, какую музыку заиграет дорога в Северном Уэльсе. Когда мы наконец-то проехали окрестности Бетвс-и-Коэд и выбираемся на поросшее вереском открытое пространство возле Пенмачно – я веду STI, Джетро Бовингдон правит Superleggera –постепенно панорамный вид горной цепи Сноудонии скрывается в непроницаемой тени свинцовых туч. С неба срываются первые капли дождя и разбиваются о боковое водительское окно. Скоро барабанит крупная дробь и вот уже стеклоочистители не справляются с потоком воды. Впереди, среди вихря дождя и ветра, Бов гонит свой Gallardo - дрожащее пятно оранжевой кометы с туманным следом позади.

Преследование Lamborghini в таком театре сражений лучших дорог и разъяренной погоды – редкий и захватывающий спектакль. Не ограничиваясь возможностями суперкара, игру актеров оттеняют декорации буйных





www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Ниже: SI-Drive позволяет вам выбирать между тремя различными режимами четырехцилиндрового горизонтального двигателя, а также вы можете изменить характеристики центрального дифференциала

потоков вдóль дороги и кромешные сумерки, к тому же в действие на сцене стало изредка вплетаться музыкальное сопровождение шин, наезжающих на дорожную разметку вдоль дороги. Вскоре впереди возникает тень каменных стен. Я практически ощущаю, как Джетро задерживает дыхание, когда мимо проносятся встречные машины.

Сидя на переднем месте STI я замечаю, что Lambo такие декорации совершенно не смущают. Отодвинувшись подальше вглубь салона, словно в надежде спрятаться от больших проносящихся мимо теней, я не могу не быть очарованным видом этого большого, хладнокровного хищника, без труда выигрывающего схватку с ненастьем. Вместо того, чтобы нервно скользить по холодной, залитой дождем поверхности дороги, широкая «обувь» Pirelli P Zero Corsa оставляет внушительные следы на мокром гудроне.

По языку жестов тела Lambo, а также исходя из предыдущего знакомства с Superleggera, могу сказать, что Джетро легко в управлении, он может без опасений довериться надёжному сцеплению с дорогой и удивительному балансу. Траектория движения Lambo просчитана и выверена. Без сомнений он обладает отличным сцеплением, никаких доворотов или подгазовываний, просто поворачивай и едь.

Вождение в STI отличается, хотя это не означает его меньшую эффективность. По меркам Superleggera, Subaru кажется покладистее, намного «пластичнее» старого седана STI, место которого он теперь занимает. Это способствует плавному, нерезкому движению автомобиля, и все ямки, выбоины, возвышенности и неровности не представляют никакой опасности. Но все же, вам понадобится время, чтобы обрести достаточную веру в переднюю часть автомобиля и доверить ей дорогу и погодные условия.

Возникает одна проблема, так часто встречающаяся у быстрых Subaru – это послушание, а именно, недостаток точных реакций. С самого первого момента, когда вы выходите на поворот, вы не ощущаете, достаточно ли у автомобиля сцепления и не чувствуете полной ответной реакции, чтобы создать четкую картину, что же происходит под колесами. Принимая во внимание небольшую задержку, когда STI поглощает боковую нагрузку до полной реакции на ваше первоначальное усилие, прилагаемое к рулевому колесу, вы получаете автомобиль, который чувствуется немного дистанционно, во всяком случае, в первый час пробы руля.

Должен признать, что когда вы начнете ощущать, как передние колеса Impreza держатся за дорогу, вы обнаружите уравновешенность, отличную механическую хватку и прилежное поведение. Это то, что присутствовало в прежней Impreza Turbo и затем передалось следующему поколению седана STI: стабильность и последовательность четкой реакции передней части авто и склонность к мгновенному переходу от недостаточной поворачи-



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

IMPREZA STI v GALLARDO

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

‘Там где Lambo ехал с достаточной осторожностью, STI с легкостью атаковал’



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Чем круче повороты и суровей дорожное полотно, тем ближе Impreza приближается к Lambo.
Ниже: 2.5-литровый 300 л.с. четырехцилиндровый двигатель с горизонтальным расположением

ваемости, до избыточной. Внедрение этих новых качеств в новом STI безусловно лишает вас остроты ощущений, но, насколько мы смогли узнать, это также делает машину более цельной, аккуратной и легкой в эксплуатации. Как только вы убедитесь, что автомобиль не обладает никакими отрицательными качествами и ему можно довериться, все больше удовольствия вы начнете получать от невероятного темпа езды STI по мокрой дороге. Несмотря на ординарную резину Dunlop SP Sport, автомобиль уверенно ведет себя на залитой дождем дороге, и хотя есть легкая недостаточная поворачиваемость на поворотах, проходимых на низкой и средней скорости, как только привод на четыре колеса начинает требовать тяги, STI занимает твердую позицию, опираясь на внешние шины (особенно задние) и выстреливает из поворота, без намека на пробуксовку. По-видимому, чем суровее погодные условия, тем впечатляющей уравновешенность автомобиля и выше доступная скорость.

На быстрых, ровных и открытых участках нашего маршрута, STI ведет себя выше всяких похвал – может и не сравнить с «модельной походкой» Lambo – однако, более чем достойно. Дальше наш путь проходит по узким, тяжелым участкам между Пенманчно и дорогой A5. Там, где Lambo ехал с достаточной осторожностью, STI с легкостью атаковал. Со стороны, должно быть выглядело эффектно, когда мы неслись наперегонки. Impreza легко преодолевает все испытания там, где храбрый и не менее подкованный водитель Superleggera был бы вынужден притормозить и сбавить обороты. Это настоящая территория STI и она это не медлит доказать.

Тормоза от Brembo более чем подходят к аппетиту шасси в тяжелых нагрузках, обеспечивая отличные тормозные усилия и чуткость при самом скромном касании педали тормоза, линейно усиливая нагрузку и регулировку АБС. Это позволяет вам получить от тормозной системы максимум возможностей без неприемлемых задержек в самых отвратительных погодных условиях.

По мере того, как мы все больше вгрызаемся в крутые повороты нашего испытательного маршрута, задняя часть автомобиля начинает «играть». Как раз в такие моменты проявляется удивительная перемена поведения автомобиля: существенная подъемная сила во время поворота. После этого заднюю часть заносит практически незаметно. Impreza остается единым механизмом, способным перенести нагрузку с передней части авто, по мере того, как добавляется мощность, чтобы предотвратить скольжение. Такое распределение максимизирует выход из поворота и поддерживает ваше удовольствие. STI невозможно спровоцировать на экстримальные повороты, а это значит, что вы можете полагаться на неё, и на высоких оборотах проходить повороты.



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®





‘По мере того, как мы все больше вгрызаемся в крутые повороты нашего испытательного маршрута, задняя часть автомобиля начинает «играть»’



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



Выше: попытайтесь сделать это с вашим Lamborghini... STI легко проходит все испытания

	IMPREZA	LAMBO
Двигатель	4 цил., в ряд, турбинный	V10, безнаддувный
Расположение	Спереди, продольно	В центре, продольно
Объем	2457см^3	4961см^3
Блок цилиндров	Алюминиевый сплав	Алюминиевый сплав, сухой картер
Головка цилиндра	Алюминиевый сплав, 2 распредвала на каждый ряд, 4 клапана на цилиндр, система клапанного распределения	Алюминиевый сплав, 2 распредвала на каждый ряд, 4 клапана на цилиндр, регулируемые фазы газораспределения
Подача топлива и зажигание	Электронная система управления двигателем, многоточечный впрыск топлива, турбонаддув	Электронная система управления двигателем, последовательный прямой впрыск топлива
Мощность	300 л.с. при 6000 об/мин	530 л.с. при 8000 об/мин
Макс. момент	407 Нм при 4000 об/мин	510 Нм при 4250 об/мин
Трансмиссия	6-ступенчатая, механическая, с ручным переключением коробка передач, полный привод, центральный дифф. с муфтой вязкости, задний и передний дифф.повышенного трения, VDC	6-ступенчатая, роботизированная, с ручным переключением коробка передач, полный привод, задний дифф. повышенного трения, ESP, ASR
Передняя подвеска	Стойки MacPherson, винтовые пружины, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор	Двойные рычаги, винтовые пружины, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор
Задняя подвеска	Многорычажная, винтовые пружины, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор	Двойные рычаги, винтовые пружины, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор
Тормоза	Вентилируемые 330мм диски спереди, вентилируемые 305мм диски сзади, АБС, EBD	Вентилируемые 365мм диски спереди, вентилируемые 325мм диски сзади, АБС, EBD
Колеса	8x17 дюймов, алюминиевый сплав	8.5x19 дюймов спереди, 11x19 сзади, алюминиевый сплав
Шины	235/45 R17 спереди и сзади, Dunlop SP Sport 01	235/35 19 спереди, 295/30 19 сзади, Pirelli P Zero Corsa
Масса (собств.)	1505 кг	1420 кг
Мощность/масса	200 л.с. на тонну	370 л.с. на тонну
Разгон 0-100 км/ч	4.8 с (заявленный)	3.7 с (заявленный)
Max.скорость	250 км/ч (заявленная)	315 км/ч (заявленная)
Базовая цена	£24,995	£150,000
В продаже	Сейчас	Сейчас
evo РЕЙТИНГ	★★★☆	★★★½

Такой же подход в мягкой и контролируемой отдаче распространяется на двигатель. «Крепкие орешки» будут жаловаться на недостаток звукового сопровождения, но в действительности, то, что ему не достает в душе, возмещается за счет его «приспосабливаемости». Вы не обязательно должны сразу же вспоминать старую школу STI. Устойчивое ускорение остаётся эффективным, даже если вы предпочитаете третью или четвертую передачу. Прожорливость 2.5-литрового двигателя проявляется особенно ярко, когда число оборотов достигает 6000об/мин, правда дальше, вместо того, чтобы набирать скорость и подогревать ваш энтузиазм, мотор просто-напросто теряет интерес к игре, выдыхаясь уже на семи тысячах оборотов. Он немного чувствительнее, чем нужно STI, и сильно отличается на высоких оборотах от 2-литрового двигателя, детища Японии Spec-C, рабо чий диапазон которого достигал 8000об/мин.

Менять Subaru на Superleggera так же абсурдно, как и проводить эту дуэль. Все кажется чужеродным, начиная от полулежачего положения сиденья водителя и наклонного лобового стекла до тяжелого рулевого управления, жесткой амортизации и немедленной реакции. Рев двигателя, жесткость переключения передач и головокружительное ускорение – это издевательство над нервной системой.

Даже через сидение и через всю конструкцию автомобиля вы чувствуете изменения в текстуре дорожного полотна, дорожную разметку и малейшие намеки на кривизну поверхности. Создается потрясающее ощущение, что все работает с вами в едином импульсе. Никакого скольжения, никаких неверных интерпретаций движения машины. Вас накрывает волной новизна ощущений, доставляя огромное удовольствие от скорости. С STI в таком темпе вы бы чувствовали себя не вполне комфортно. Не так изумительно, хотя тоже «неплохо».

Дорога открывает свои секреты, пока Superleggera согласна вести с вами диалог, но это до того момента, когда прижатая к земле передняя часть авто начинает «отвлекаться» от вашей траектории движения, или обычно устойчивый «хвост» не заносит при торможении. Задействованная система ESP (мы и не думали ее отключать) быстро справляется с потерей сцепления с дорогой, но электроника менее чувствительна к едва ощутимым, но серьезным переменам в боковом сцеплении. Один поворот показался крайне неприятным для Pirelli, без системы ESP «нос» авто начинает соскальзывать, даже в каком-то смысле я его потерял. Подобные случаи встречаются редко, но они по-настоящему пугают, когда ставки так высоки и право на ошибку уменьшается просто из-за размера автомобиля. Этого хватает, чтобы напомнить, что Superleggera может кусаться, независимо от наличия «электронной системы безопасности». По крайней мере, тормоза – стальные диски на этом автомобиле, в отличие от керамических во время прошлых тестов – менее эффективны.

Это чувство опасности – обязательное условие привлекательной сущности суперкара. Ирония в том, что беспокойство, вызванное первоначальной отчужденностью STI, пропадает, в то время как увлеченность и начальная уверенность в богатстве ощущений Gallardo сминается редкими моментами «тишины» замирающего сердца. К счастью, Lambo обладает такими резервами в характеристиках и их театральным исполнением, что вам не часто доводится так рисковать. Вы учитесь быстро переключаться на третью или четвертую передачу, а затем наслаждаться тягой, в это время стрелка тахометра скользит с уверенных средних показателей до пугающе-высоких. Будучи поглощены в одинаково волнующий и упоительный процесс, вы скоро забываете о существовании иного мира и наслаждаетесь управлением.

Но вот взгляд в зеркало вновь возвращает вас в реальность, ведь позади, как назойливая муха, на хвосте сидит STI, пробивая своим телом стену дождя и тенью повторяя каждое движение Gallardo. Конечно, Lambo может вырваться вперед, если вы готовы на сумасбродство скорости ради преимущества, но вы, скорее всего, будете заняты укрощением зверя уже на следующем повороте, а также немного нервозно реагировать на случайные колебания и соскальзывания колес на разделительных линиях или стоячей воде. Остается признать, что Subaru не так легко побить.

Это удивительная борьба, независимо от того, охотник вы или добыча, и оба автомобиля заслуживают огромного уважения как моего, так и Бова. Superleggera не может показать большего в таких плохих погодных условиях, но при этом она сможет снести «все шишки» от неровностей и не разбросать свой драгоценный карбон на дорогах Сноудонии. Этот автомобиль обладает незаурядной мощью во всех отношениях.

Но в то же время, свою силу и талант показала неутомимая STI. Одна из немногих машин, которая может набрасываться на промокший гудрон с той же скоростью, на которую способна на сухой благоприятной трассе. Subaru оказалась практически невосприимчивой к дождю. Правдой также остается тот факт, что её мягкие манеры предоставляют ей возможность вырасти в еще более быстрый и агрессивный автомобиль. Новый STI Type UK уже обладает тем, что потребует от Lamborghini усилий и упорной работы. ■

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

‘Это удивительная борьба. Оба автомобиля заслуживают высших похвал’

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

WIESMANN GT MF4
SUBARU FORESTER 2.5 XT
MERCEDES-BENZ SL63 AMG
AC SCHNITZER Z4

WIESMANN GT MF4

СТИЛЬНОЕ КУПЕ С 8 - ЦИЛИНДРОВЫМ ДВИГАТЕЛЕМ МОЩНОСТЬЮ 367 Л.С. УЖЕ СЕЙЧАС ДОСТУПНО С АВТОМАТИЧЕСКОЙ КОРОБКОЙ ПЕРЕДАЧ ОТ ZF (ДЛЯ ВАС, СЛАВЯНЕ!!!)

Да уж, классная штучка, этот Wiesmann GT! Созданный с любовью к искусству автомобильного дизайна, красавец, на 20-дюймовых колесах. В своей внешности Wiesmann сочетает классику и современность. Передок автомобиля, а именно его решетка, похожа на ту, что когда-то венчала Jaguar XK120. Местами угадывается сходство с гоночной легендой E-type. Достаточно взглянуть на двери и шикарно выгнутые бока. Британские нотки дополняют боковые жабры на крыльях, хвостовая часть и приземистая конструкция от Austin Healey 3000, а линия крыши кузова от Morgan Aeromax. В итоге получилось нечто сумасшедшее. По-немецки сумасшедшее. Именно из страны, которая возродила Mini, как детище BMW. Базирующийся на агрегатах автомобильного гиганта - Wiesmann, заключающий в себе все лучшее, что было у икон британского автоспорта.

Но в этом нет ничего плохого. Он не похож на испуганного, пучеглазого монстра. Его не постигла судьба, на которую обречены полупреобразованные авто. GT - не автомобиль компромисса, а довольно красивое купе с отличными внешними данными. Его можно характеризовать такими словами: подтянутый, заряженный адреналином, атлетичный. Образ Wiesmann – это томление и грация. Оскар Питерсон, великий канадский джазист, говорил, что не важно,

Wiesmann нисколько не состарился со дня своего первого появления в образе родстера в 1993 году, но в то же время он не совсем и похож на него, учитывая, что в основном его дизайн был продиктован модой, популярной задолго до этого...

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

сколько сюрпризов у тебя в мешке, даже если это будут хорошо отрепетированные ритмические паузы и «музыкальные фразы», после которых фантазия сама рисует картину. В итоге важно то, как искусно ты сможешь их связать.

Братья Висман, Мартин и Фридхельм, продемонстрировали восхитительное благородство и сообразительность, когда решили открыть новое направление из обыденного бизнеса конструирования второсортных двухдверных легковых автомобилей с жёстким верхом. И в 1993 году явили миру уже полностью сформированный родстер, навеянный 60-ми годами. Первенец, базировался на шасси из оцинкованной стали, с использованием ходовой части современного BMW.

Родстер Wiesmann в производстве уже 15 лет. Он уже стал неотъемлемой частью классического автомобилестроения. Современный облик 'MF3' - это вдохновение предыдущим шестицилиндровым M3 мощностью 343 л.с. Три года назад к родстеру присоединился более утонченный и горячий купе GT с восьмицилиндровым V-образным двигателем. Он стал результатом пятилетних разработкок. С напоминающим о Lotus Elise алюминиевым каркасом, который облегал усиленный композитами кузов из стекловолокна и 4.8-литровым двигаталем BMW V8, этот GT заявил о себе громче всех со своей мощностью в 367 л.с. и массой 1240 кг. Результат – удельная мощность суперкара составила 297 л.с./т, в свете чего, заявленное время спринта с 0 до 100 км в час, которое проходит за 4.6 секунды кажется немного даже заниженым. А сейчас мы хотим испытать самую последнюю волнующую новинку, коктейль старой школы дизайна и новой, приправленной быстрым ZF - автоматом с шестью передачами, слитых в унисон с изящным кузовом.

Wiesmann вряд ли станет общеизвестной маркой, но никого не удивит, что маленький доходный бизнес, развивающийся в континентальной Европе, плавно захлестывает Великобританию. Покупатели, имеющие пристрастие к классическим спорткарам, но без опыта вождения таковых, будут довольны.

Ключем к этому является идея эксклюзивности или нежелание быть частью толпы-приверженцев E-type. Соблазняет и роскошь заказной спецификации. Wiesmann предлагает ряд выполненных вручную кожаных интерьеров с качественной отделкой в античном стиле, стиль которых может различаться от скромного до кричащего. Наша черная модель где-то посредине, ее сдержанные темные тона контрастируют со слепящими «акрами» яркой строчки. Приборы – это необычно размещенный ряд циферблатов и измерительных приборов, сосредоточенные больше на середине щитка управления, чем за рулевым колесом. Схожи на них ручки управления и переключатели - округлые и хромированные. А роскошные ковшеобразные сиденья гордо несут на себе клеймо в виде геккона – логотип Висман. Некоторые покупатели явно предпочитают, чтобы на месте этой маленькой ящерицы стояло их имя (и не верьте тому, кто скажет, что их всех зовут Гордон).



Срава: 4.8-литровый V8 можно найти на многих авто BMW (550i, 650i, 750i, X5 4.8i), но никакое из них не весит так мало, как 1240кг Wiesmann.



Ты не сколько сидишь в Wiesmann GT, сколько «носишь его на себе». Закрой дверь - и твой мир снизится до уровня твоего плеча. Это сравнимо с одеванием шлема. Сиденьям немного не хватает поясничной поддержки и внутреннего пространства, и в то же время они далеко не тесны. Они, так сказать, не объемны.

Но при ежедневном вождении впечатления от Wiesmann ухудшаются до тех пор, пока его не разгорячить. А правда, в том, что «маленький» шипящий двигатель, доведенный до гремучего безумия сверхточной настройкой, задаст жару! Например, атмосферные 367 сильные Wiesmann имеют неукротимость, свободно падающей наковальни. Газ в пол - нагрузка, распределяемая трансмиссией настолько линейная и внушительная, что голову невозможно оторвать от подголовника. А понижение передач, происходит легко и мягко.

Wiesmann ужасающе быстр, вне всяких сомнений. А в паре с автоматической коробкой ZF жесткое ускорение не требует особых усилий или навыков. Просто дай газу - и ты получишь дикую, взрывную мощь! А когда хватит духу нажать на тормоза в «пол», инерция заставит щелкнуть зубами, когда подбородок ударится о грудную кость.

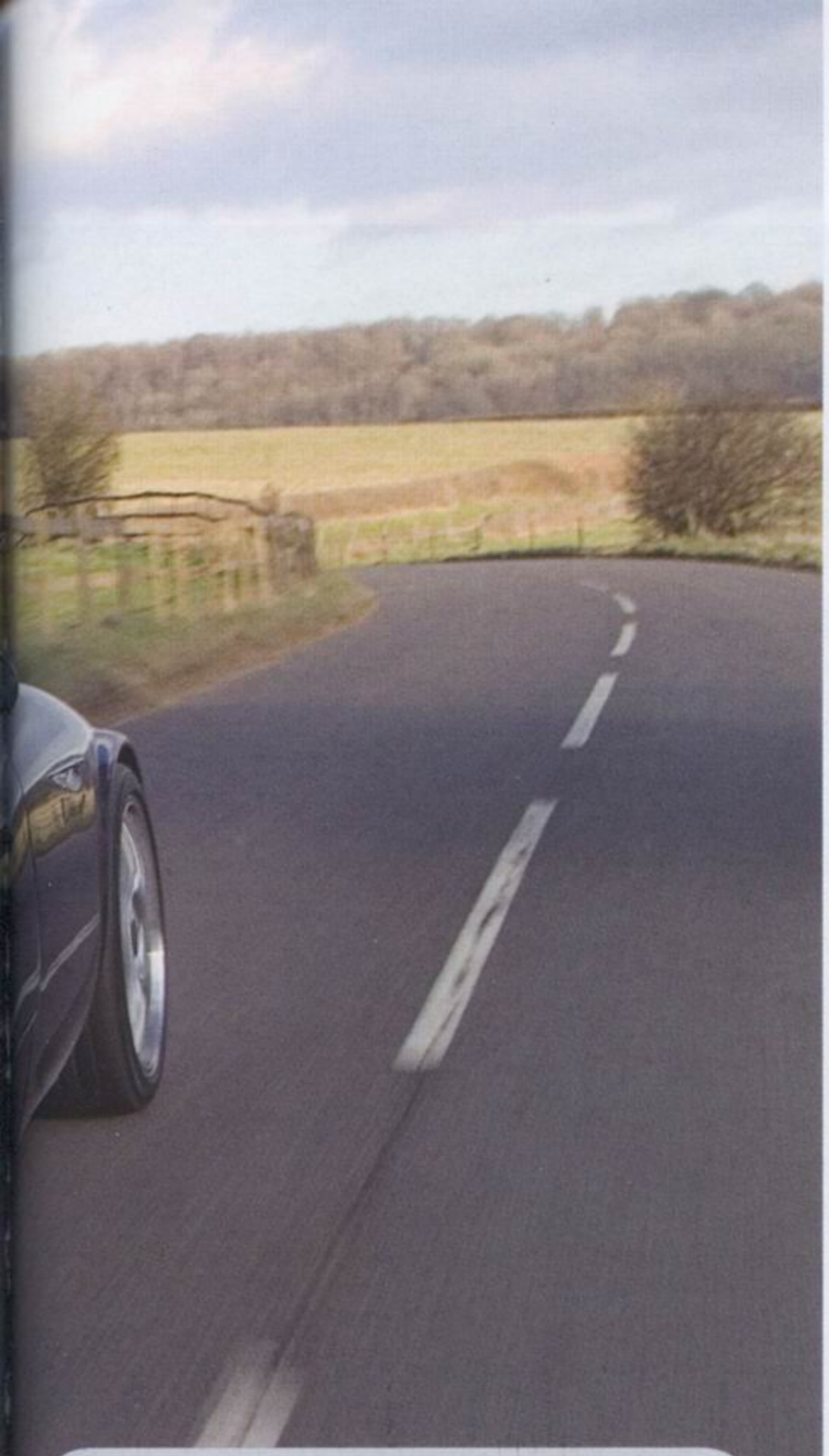
Wiesmann стал воплощением динамичного и хладнокровного спорткара: он легко управляется, цепкий, но в то же время уравновешенный, имеет сбалансированное и подвижное шасси. И будет грустно, когда твоя поездка наконец-то закончится. Наберись храбрости, настройся как к нападению, и ты сможешь пронестись с большой уверенностью. Вся эта комбинация и саундтрек V8 убеждают больше, чем боязнь оплаты огромного штрафа, за многократное превышение лимита.

Wiesmann GT – головокружительно дорогостоящий, его цена достигает 108,000 фунтов стерлингов. Это может отпугнуть, но, на самом деле, он сказочно доступен. А Нам безумно нравится.

Дэвид Вивиан

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®





Расцениваемая как автоматическая коробка передач, ZF впервые идет в GT MF4. Переключение можно выполнить вручную, с помощью переключателей за рулевым колесом.



Спецификация

Двигатель	V8, 4799см.куб.
Макс.мощность	367л.с. при 6300об/мин
Макс.крутящий момент	490 Нм при 3400об/мин
Макс.скорость	280км/ч (заявленная)
0–100км/ч (Разгон)	4.6 с (заявленная)
Стоимость	£108,000
В продаже	сейчас

evo РЕЙТИНГ ★★★★½

+ Автомобиль ощущается особенным; автоматическая коробка передач работает великолепно
− Исключительная цена

‘ДАЖЕ НЕ СОМНЕВАЙТЕСЬ, WIESMANN БРУТАЛЬНО БЫСТР’





www.Journal-plaza.net ®

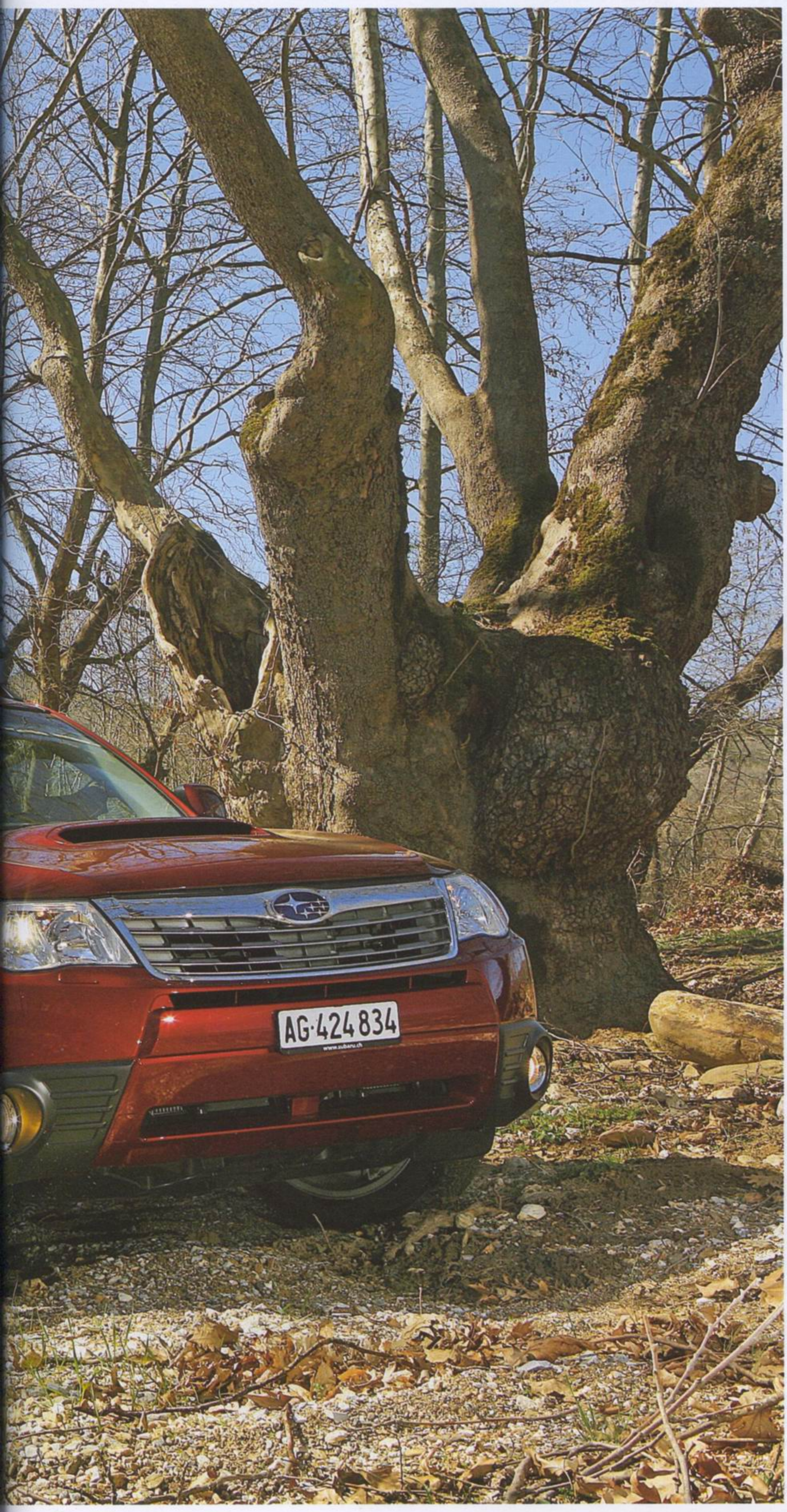
www.Journal-plaza.net ®

ЧТО ТВОРИТСЯ В ЛЕСНИЧЕСТВЕ?

ЛЕТОМ 2007 ГОДА ГРЕЦИЯ СИЛЬНО ПОСТРАДАЛА ОТ ЛЕСНЫХ ПОЖАРОВ, МЕСТНЫЕ ЛЕСНИЧИЕ НЕ СПРАВИЛИСЬ С БЕССОВЕСТНЫМИ ТУРИСТАМИ, КОТОРЫЕ НЕ БЕРЕГЛИ ПРИРОДУ – МАТЬ ИХ... ТЕПЕРЬ ЭТО НЕ ДОЛЖНО ПОВТОРИТЬСЯ, ВЕДЬ НА ПОМОЩЬ ГРЕЧЕСКИМ ЛЕСНИКАМ ПРИБЫЛ ИХ ЯПОНСКИЙ КОЛЛЕГА. А ЕСЛИ СЕРЬЕЗНО, В ГРЕЦИИ МЫ ПЫТАЛИСЬ ВЫЯСНИТЬ, ЧТО ЖЕ СКРЫВАЕТСЯ ПОД ВЫЗЫВАЮЩЕЙ НЕДОУМЕНИЕ ВНЕШНОСТЬЮ FORESTER ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



Если бы герб Subaru создавался в средние века, в эпоху рыцарства, то на нем, в ореоле плеяды звезд, обязательно присутствовали бы такие непоколебимые родовые ценности марки как оппозитный мотор Boxer и система постоянного полного привода Symmetrical AWD. Это костяк Subaru. Вот только сейчас его стали облекать в непривычную оболочку из металла и пластика. Дизайн компании повернул в новое русло и первой моделью, которая по нему прошла, была Impreza, выпуск последней сопровождался массой язвительных замечаний со стороны общественности. Радует только то, что турбированный мотор при всех этих переменах остался величиной постоянной.

Нет, мы, конечно, признаем, что в природе существуют атмосферные Subaru, но так уж повелось, что для многих людей «Суба» без «хапальника» на капоте, вообще не машина. Зачастую это говорят те, кто не могут или не желают заставить машину раскрыться во всей красе. Зато они читают технические данные и понимают, что 150-ю силами с двух атмосферных литров никого не удивишь. К тому же, более 10 лет «хондовские» «швейные машинки» выдают на-гора больше 100 л.с. с литра. А ведь в Subaru двигателю приходится крутить одновременно все четыре колеса, а не два, так что отдача мотора распыляется и говорить о выдающейся динамике и скорости тут не стоит. Пропади из линейки турбированная версия Subaru Forester, и имиджу не машины, а целого модельного ряда пришлось бы выдержать, куда больший шквал критики. А ведь ее и так хватает.

Окрестности древних Салоников, где проходил наш тест-драйв, до сих пор полны археологических сюрпризов. Но не только археологических. Нас, рассматривающих внешность нового Subaru Forester, например, охватило некоторое недоумение. Чем больше мы вглядывались во внешность машины, тем больше мы понимали тех людей, которые находят в ней сходство с Mitsubishi Outlander XL. Это вдвойне неприятный сюрприз, учитывая жесткую конкуренцию между этими марками. И выштамповка под номерной знак на крышке багажника, и форма передка, и... А ведь Mitsubishi появился раньше.

Впоследствии, обнаружив оконные рамки на дверях, мы уже ничему не удивляемся. А помните, как в компании гордились жесткостью кузовов своих машин, позволяющей отказаться от этого элемента? Эта была одна из «фишек», но и с ней мы распрощались. Правда, нам рассказывают, что кузов стал еще жестче, а задние двери открываются шире

Фото: Damon Shepherd, Subaru

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

при чем стопорятся не в двух, а трех положениях. Открываем, проверяем. Да, садиться удобно. И наклон спинки дивана теперь можно очень легко изменить. Интересно, почему никто раньше не догадался делать это при помощи крупных кнопок? В общем, посадка удобная. Места хватает. Ведь колесная база машины увеличилась на 90 мм, да и сам Forester стал длиннее на 75 мм, шире на 45 мм и выше на 110 мм.

Стоп, стоп, стоп. Мы начинаем говорить о турбированном Forester с точки зрения семейного человека, оценивая возросший объем салона и багажника, удобство посадки, всякие приятные мелочи – отсек между передними сиденьями, в который можно даже ноутбук запихнуть, простоту управления системой вентиляции, восхищаемся прекрасной обзорностью. Оцениваем то, как легко трогаться на машине с механической коробкой в гору – система удержания на склоне, некоторое время держит машину, при отпущенной педали тормоза. С радостью нахожу регулировку глубины колонки – раньше такого блага не было, нажимаю на кнопку запуска мотора – опция, но очень удобная, думаю, что стоит раскошелиться.

По легенде, часть одного из предложенных нам маршрутов проходила по извилистым гравийным дорожкам. Уж там-то Forester покажет себя. Во всяком случае, мы ждем, что, сбросив маску семейной умиротворенности, машина обнажит свои раллийные корни. Ведь в основе Forester по-прежнему лежит платформа модели Impreza, правда, новой генерации. Она пока только завоевывает своих поклонников. А вот предшествующая модификация очень, ну очень популярна как в Британии, так и в Украине. Главное, что бы соблюдалось одно условие – под капотом стоял турбированный мотор. И в нашем Forester оно соблюдено. Полностью.

Дело в том, что новые атмосферные моторы Subaru отдали часть мощности на алтарь экологии и экономии, расплатившись динамикой и скоростью за лишние граммы бензина и процент выбросов. А 2.5-литровый турбомотор сохранил все свои 230 л.с. и 320 Нм. Хорошая тяга с энтузиазмом бросает машину вперед. Словно по гребням длинных волн, с 2800 до 6000 об/мин, Forester на каждой передаче быстро подбирается к максимальной скорости. Первую «сотню» он набирает на 1.1 секунды дольше предшественника и едет на 2 км/ч медленнее в предельном режиме. Вас это сильно опечалило? Тогда просто преклоняю пред вами голову. Мне прочувствовать эту разницу не удалось. Так что, мы, как и раньше будем любить турбированную Subaru за этот напористый разгон, сопровождаемый отрывистым стрекотом, с которым не может, да и не должен совладать новый двойной глушитель.

Необычность ощущений в Forester добавляет высокая посадка и неожиданно комфортная подвеска. Теперь турбированный Forester имеет самый большой дорожный просвет среди Subaru – 225 мм. Аммортизаторы лихо проглатывают неровности дороги. Раз за разом замираю в ожидании жестких сильных толчков от довольно крупных ям и ухабов. Но шасси великолепно переваривает нешуточные нагрузки. Словно где-то там, под кузовом, сжимается и распрямляется, стискиваемый крепкой рукой эспандер. С таким шасси хорошо ощущается перераспределение массы автомобиля при маневрах. Если бы еще при резких вращениях



Багажник Forester стал вместительней. За это благодари новую более компактную заднюю подвеску от Impreza и возросшие габариты автомобиля.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

руль машины не прикусывало… Впрочем, особенность Subaru как раз в том, что ею можно управлять не только рулем. Особенно, когда сцепление шин с дорогой далеко от идеального. Как, например, сейчас, когда под колесами нашей машины шуршит гравий.

Forester послушно поддается провокации и легко встает в занос. Достаточный, чтобы на доли секунд почувствовать себя Петтером Сольбергом или Крисом Аткинсоном, при этом не покидает ощущение безопасности. Ведь именно на стабильное поведение в скоростном режиме и нацелен постоянный полный привод Subaru с равным распределением тяги по осям. Он ставит Forester особняком от основной массы «кроссоверов», в которых по большей части муфта подключает задний мост автоматически, когда возникает необходимость. И порой, перегреваясь на забуксовавшем автомобиле, она отказывается подключать задние колеса, превращая застрявший в грязи «внедорожник» в обычный универсал и стирая самодовольную улыбку с лица владельца пресловутого 4x4.

В Subaru все наоборот – муфта блокируется для того, чтобы сбросить избыточную тягу с буксующих колес одной из осей. И это притом, что Forester никогда не претендовал на звание «внедорожника». Особенно турбированный. Даже не взирая на большой, согласитесь, что это так, дорожный просвет. У такой машины с механической коробкой, даже нет пониженного ряда.

Подведём итог: в третьем поколении Subaru Forester сохранил традиционные для себя элементы – такие как постоянный полный привод и оппозитный мотор. И пусть некоторые характерные особенности, такие как безрамочные двери – ушли в историю, зато появились новые решения, призванные повысить комфортабельность автомобиля без потерь в его безопасности и надежности поведения на дороге. А мы продолжаем любить Forester за мощный турбомотор и приятную управляемость. А что касается внешности, так как говорится: “стерпится-слюбится”. К тому же, Subaru всегда служили хорошей платформой для стайлинга и технического тюнинга.

Узнаете салон? Нет, это не Impreza. Это передняя панель Forester с ультрамариновыми шкалами приборов на щитке.

Спецификация

Двигатель	2457 см.куб.
Макс.мощность	230 л.с. при 5200 об/мин
Макс.крутящий момент	320 Нм при 2800 об/мин
Макс. скорость	214 км/ч
0–100км/ч (Разгон)	7.1 сек
Стоимость	203200 грн
В продаже	сейчас

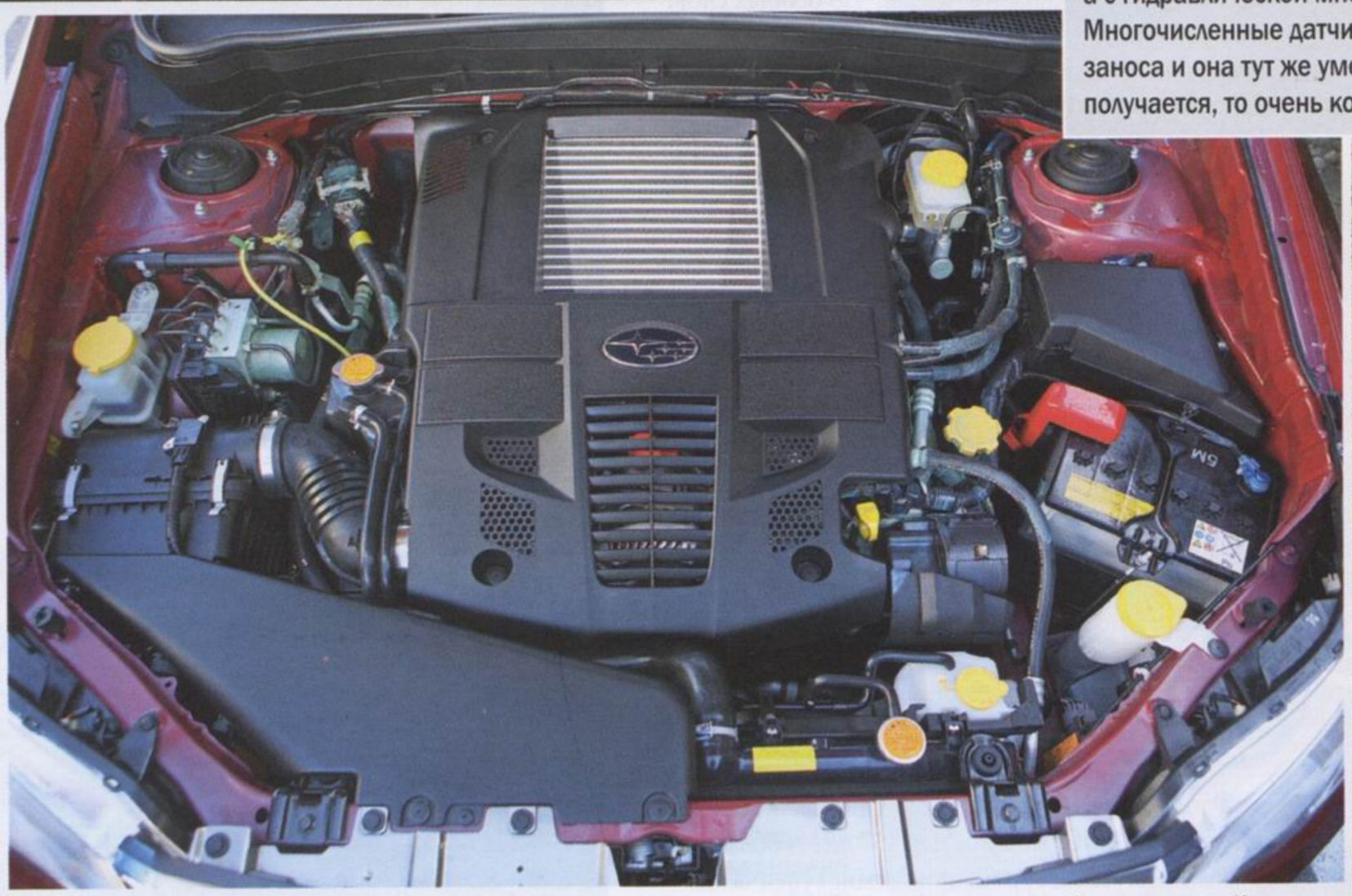
evo РЕЙТИНГ ★★★½☆

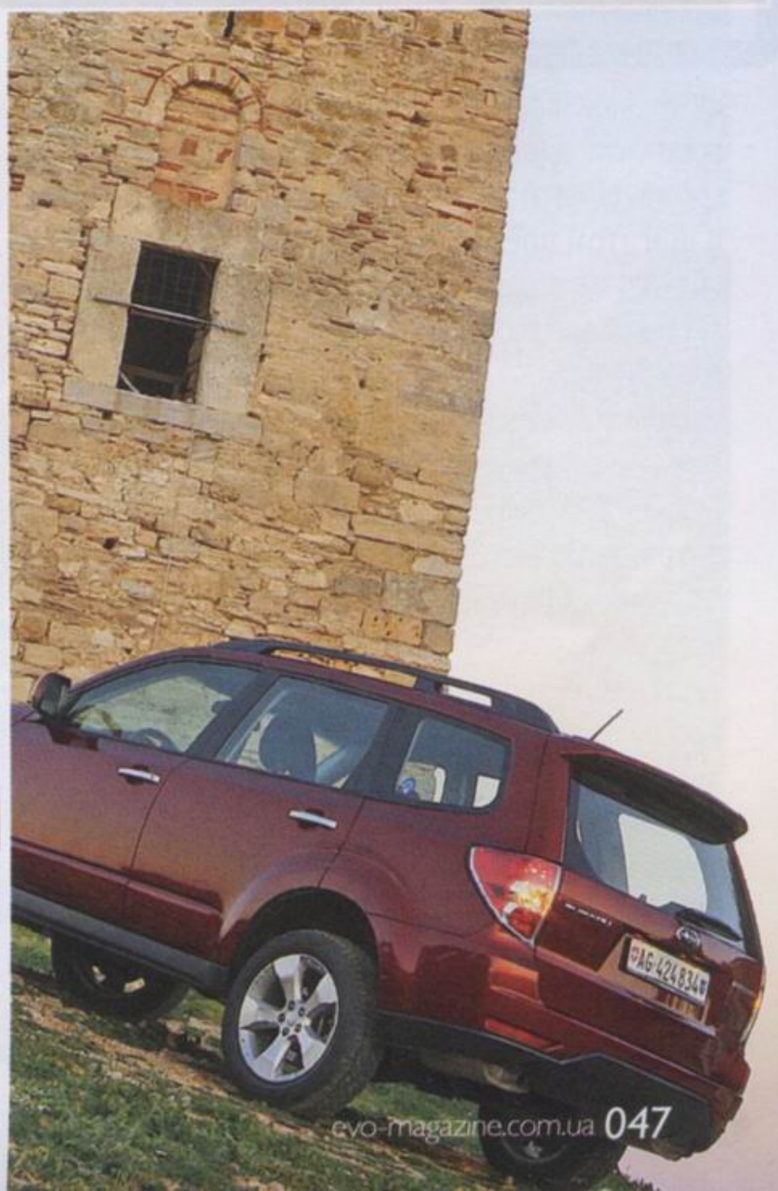
+ Пространство в салоне
+ Работа подвески на неровностях
+ Мощный турбомотор
− Спорная внешность



Автоматический

Новый Subaru Forester 2.5XT предлагается так же с автоматической трансмиссией SPORTSHIFT E-4AT. Мы опробовали и такую машину. Она может понравиться тому, кто не желает сам орудовать рычагом, но нам «автоматический» Forester доставил куда меньше удовольствия. С такой трансмиссией машина теряет в динамике и максимальной скорости. Кроме этого отсутствует характерный звук мотора. В отличии от версии с механической коробкой, в этой машине центральный дифференциал работает не с вискомуфтой, а с гидравлической многодисковой муфтой с электронным управлением. Многочисленные датчики оперативно дают ей команду о возможности заноса и она тут же уменьшает подачу тяги назад. Поэтому занос если и получается, то очень коротким и не «вкусным»..





Именно этот турбированный оппозитник поддерживает в наших душах огонь любви к Subaru

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

MERCEDES-BENZ SL63 AMG

НАСЛЕДНИК УВАЖАЕМОГО SL55 ПОЛУЧИЛ 6.2-ЛИТРОВЫЙ V8, МОЩНОСТЬЮ 525 Л.С. В ПРИДАЧУ С ИННОВАЦИОННОЙ КОРОБКОЙ ПЕРЕДАЧ

Впереди очередной туннель – ура, опять можно порезвиться! Нажатие кнопки - и крыша опущена. Теперь пару раз отдернем левый «лепесток», чтобы подобрать соответствующую передачу. И вот вокруг пелена сумрака - все, пора! Вдавливаю педаль газа в пол – и туннель наполняется звуком, подобному раскату грома. Новый V8 поет умопомрачительным басом, и при этом поет с громкостью музыки хэви-мэтал . Ничего не подозревающему стороннему прохожему такая мелодия покажется звуком обваливающегося туннеля.

Но совсем не обязательно греметь выхлопом каждую минуту, чтобы оценить возможности табуна из 525 л.с.. Двигатель V8 от AMG, объемом 6.2 литра, делает из SL музыкальный автомат, поющий мелодиями разных жанров. На низких оборотах он бормочет, а на высоких орет, оповещая свое присутствие эхом между зданиями. От такого оркестра кровь пульсирует во сто раз быстрее. А тяга у двигателя просто паровозная. Поэтому не стоит сомневаться в том, что этот красавец, достойный наследник SL55 AMG. По мнению журнала evo, Mercedes SL55 AMG был самым лучшим автомобилем в производстве компании.

Я уверен, что многие покупатели приобрели SL55 из-за его форм и прекрасных характеристик. Ведь в своей последней интерпретации, заряженный 5,4-литровый V8 мог выдать 517 л.с. Но особых слов, заслуживает крутящий момент в 705 Нм, обеспечивающий феноменальное ускорение даже со смехотворно низких 2600 об/мин. SL55 одинаково прекрасно себя чувствует, неторопливо фланируя со сложенной металлической крышей, либо в стремительном полете с приличной скоростью.

С модернизованной внешностью SL63 смотрится по-другому. Однако, гораздо важнее то, что он ощущается другим, спортивнее своего предшественника. Он жестче в городских условиях, у него четче трансмиссия, а за пределами города он вообще неузнаваем! V8 SL63, мощностью 525 л.с., обеспечивает выше динамику, чем суперзаряженный агрегат предыдущего поколения. Недочет, лишь в уменьшении крутящего момента на 75 Нм, который теперь составляет 630 Нм. Впрочем, эта цифра все еще остается довольно внушительной хотя и достигается при 5200 об/мин, то есть всего на 2000 об/мин меньше оборотов максимальной мощности.

Автомобили AMG, которые мы испытывали в последнее время – 507 сильный CLK63 AMG Black Series и C63 AMG, мощностью 457 л.с. – обладали «развитой мускулатурой» и их семиступенчатая автоматическая коробка передач «AMG Speedshift» помогала им оставаться «на гребне волны безумной динамики»...



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®









При массе примерно в две тонны, SL63 является тяжелым автомобилем, поэтому логично, что он должен был первым получить от AMG самую последнюю разработку коробки передач, сконструированную с целью улучшения реакций объемного V8.

Коробка с двумя сцеплениями в стиле DSG уже сама по себе могла заявить о машине, как о серьезном «агрегате», но, как объясняет глава отдела разработок и производства AMG Вольф Циммерман, этот автомобиль довольно массивен, и справиться с крутящим моментом такого типа коробкам довольно тяжело. В тоже время с обычным семиступенчатым автоматом SL был бы еще неповоротливей и тяжелей. Чтобы не допустить этого, в AMG заменили обычный гидротрансформатор многодисковым сцеплением. Кроме улучшения реакции на переключение, это шести дисковое мокрое сцепление на 4 кг легче и меньше в диаметре, что способствует уменьшению инерции, и, следовательно, улучшает отдачу автомобиля. На совершенствование MCT Speedshift ("Multi-Clutch Technology" - технология многодискового сцепления) ушло три года. После этих улучшений, трансмиссия успешно справляется со своими задачами. Многодисковое сцепление обеспечивает плавное переключение скоростей на низких оборотах, хотя на верхах переключение осталось резковатым. Уверенность AMG в успехе своей разработки отразилась в утверждении, что

Слева: как и следовало ожидать, новый 6.2 V8 придал совершенно новую динамику

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



Спецификация

Двигатель	V8, 6208 см.куб.
Макс.мощность	525 л.с. при 6800об/мин
Макс.крутящий момент	630 Нм при 5200 об/мин
Макс.скорость	232.5 км/ч (заявленная)
0–100км/ч (Разгон)	4.6 с (заявленная)
Стоимость	£101.975
В продаже	сейчас

evo РЕЙТИНГ ★★★★☆

✚ Более собраный, чем SL55

➖ Утрачена некоторая общая привлекательность







сцепление никогда не будет нуждаться в замене.

У водителя также есть возможность выбрать на центральной консоли один из четырех режимов. Такая фишка слегка смахивает на 'manettino' от Ferrari.

С их помощью можно регулировать чувствительность дросселя и скорость переключения передач. Режимы подразделяются на «Comfort», «Sport», «Sport-Plus» и «Manual». Последний предлагает самое быстрое переключение передач: процесс занимает 100мс. Есть специальная функция «Race Start», которая обеспечивает точную работу сцепления для легкой пробуксовки. Данная система обеспечивает оптимальный старт с нулевой скорости. В отличие от целостного manettino Ferrari, тут есть другие полезные (или бесполезные) функции, как стандартная или более жесткая подвеска ABC и три уровня контроля стабилизации ESP (включенная ESP, «ESP Sport» или отключенная ESP). Все динамические настройки удобные для вас, можно занести в память и активировать с помощью кнопки «AMG».

На дороге SL63 больше чувствуется автоматически пилотируемым транспортом с элементами ручной подстройки, чем автомобилем, рвущего всех, своим крутящим моментом. Сила сцепления изменяется пропорционально нажатию на газ. Тем не менее, переключившись на вторую передачу, лишаешься последних сомнений относительно расторопности этой коробки передач. При этом рулевое управление необычайно точенное, (для веса этой модели) хотя подвеска ABC, которая калибровалась под изменившиеся соотношения, чувствуется менее энергоемкой, чем у SL55. Но в этом есть какой-то вызов, есть некая непосредственность, которая, в отличие от предыдущей модели, обещает другие впечатления.

Вначале, кажется, что этот автомобиль будет менее захватывающим. Уже нет того кайфа от игры с огромным крутящим моментом, который получаешь на SL55. Не спасает положение ни семиступенчатая коробка, ни более резкая реакция акселератора. Нужно лишь заставить новый двигатель хорошенько поработать, используя высокое число оборотов. И тогда к концу поездки меня покинуло чувство, что SL63 немного скучный и не столь азартный автомобиль с обещанной мощью в 525 л.с. Возвращая ключи, я уже был полностью покорен его возможностями и устойчивостью. Непосредственность рулевого управления, жесткость шасси и необходимость в работе его двигателя и коробки передач в тяжелом режиме, дают необходимую порцию удовольствия от вождения. Как и всегда, активная подвеска помогает скрыть массу SL, придавая автомобилю чувство аккуратности и подвижности.

Мне понравилась жесткость ручного переключения передач и реакция акселератора. Когда мы нашли шпильку и погоняли SL63 вверх и вниз, сцепление показало себя с наилучшей стороны. Я сомневаюсь, в том, что роботизированное ручное управление с сухим сцеплением будет вести себя так же хорошо.

Установка трансмиссии «Sport» кажется самым лучшим выбором для ежедневного использования, предлагая благозвучные переключения вверх по передачам и отточенно-выраженные переключения на понижение скорости. Переключение передач происходит немного с большей задержкой, чем в режиме «Sport-Plus», хотя при этом вас не покидает желание вернутся в режим созданный для водителя – управление с помощью клавиш на руле. Более того, хотя Speedshift MCT и работает отлично, мне тяжело поверить, что он был бы эффективнее в более легком авто, например, C63 AMG или CLK63 Black Series.

И в то время как SL55 действительно держал марку SL – имея двигатель огромных возможностей, SL63 - спортивная машина. Искушенным водителям понравится этот захватывающий и податливый автомобиль, но думаю, что многим будет недоставать притягательности старшего поколения.

Джон Баркер







www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®











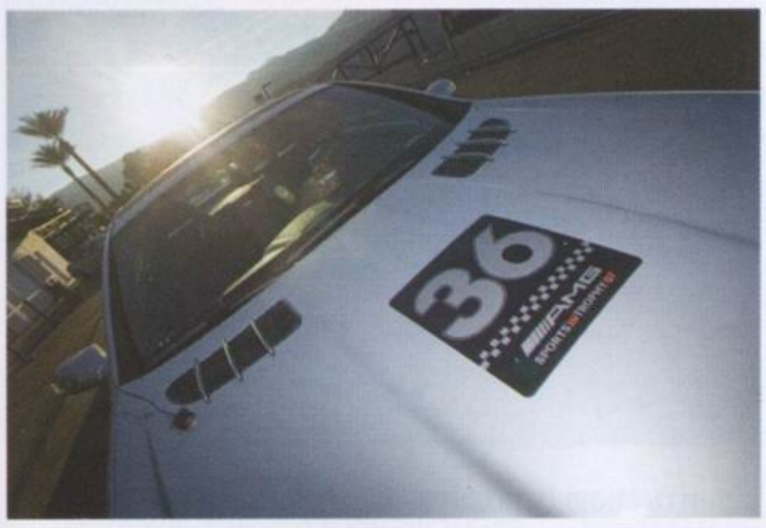
АКАДЕМИЯ ВОЖДЕНИЯ AMG

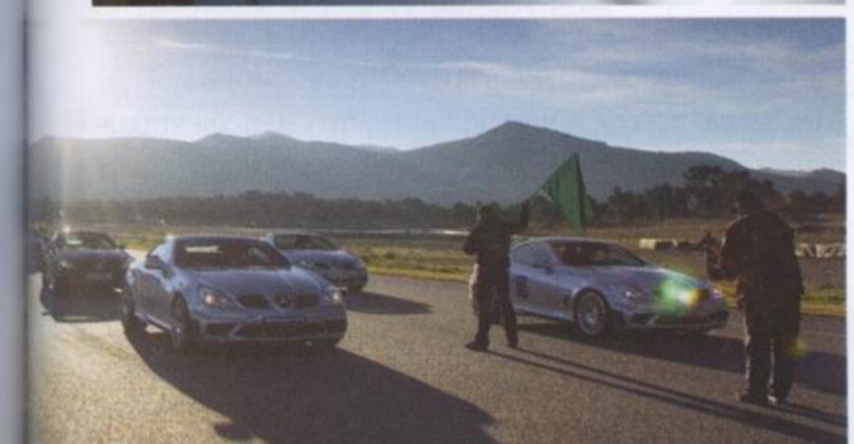
ХОЧЕШЬ ИСПЫТАТЬ РЕАЛЬНУЮ СИЛУ AMG? ТОГДА ТЕБЕ ПОРА ИДТИ В ШКОЛУ...

В то время как число «лошадок» у моделей AMG из Аффальтербаха достигает беспрецедентного числа, практическая возможность погонять их на пределе уменьшается. Черт, даже последний бастион безудержной скорости - безлимитный автобан, уже под угрозой. И вот, когда у тебя есть 500 лошадок, припекающих твою правую ступню, то возникает вопрос: где ты можешь по-настоящему оторваться?

На это есть только один ответ – Академия вождения AMG. Открытая настоящим и перспективным клиентам, или просто фанам бренда. Академия предлагает ряд тренировочных программ по пяти уровням (Emotion, Basic, Advanced, Pro и Masters), начиная с легких авто туров по живописным дорогам страны до зимних водительских курсов, проводимых на замерзших озерах и, в конечном счете, учебные сессии на чрезвычайно тяжелых участках дороги.

Для людей, подобных нам, больше удовольствия доставит возможность попробовать что-то из последних четырех уровней, каждый из которых направлен на повышение водительского умения и мастерства. Обучение основам технических знаний управления динамических систем (как в машине функционируют современные системы активной безопасности и АБС), затем медленно переходя к анализу взаимодействия вас и этих элементов.





Тренировки происходят во множестве мест Европы, начиная с безопасного испытательного центра Бош в Боксберге и кольцевых гоночных трасс, таких как Лаузицринг для базовых занятий, до Хокенхайма и Спа-Франкошампа для продвинутых. При уровне Профи, у вас есть шанс провести три дня в Нюрбургринг на Нордшляйфе, в то время как те, кто занимается на курсах мастер-класса могут померяться силами на гоночной трассе «Курорт Аскири» в Испании.

Но ничто не достается дешево – цены варьируются от 750 фунтов стерлингов за эмоциональную экскурсию по пейзажам до солидной суммы, переваливающей за 3000 фунтов стерлингов за профессиональные зимние курсы в Швеции – да, вы будете водить AMG и получать удовольствие от первоклассного проживания в гостинице. В конце концов – это очень даже цивильный способ усовершенствовать свои способности в вождении.

Мне посчастливилось сравнить в течение года несколько учебных курсов. Без сомнения, это отличное развлечение, но меня постоянно заботил вопрос, стали ли эти искатели острых ощущений лучшими водителями после того, как окончили курсы. Поэтому мой энтузиазм после приглашения посетить финальный этап мастер-класса по вождению AMG «Sports Trophy» был остужен изрядной долей цинизма.

По прибытию на трассу этот скептицизм был развеян в пух и прах. Группа небольшая – на курсы мастеров набирают до 25 человек – и всех охватывает особое настроение, которое может соответствовать только атмосфере, царящей на трассе. Все предельно серьезны и внимательно следуют указаниям инструкторов.

Первый день из двухдневной программы начинается из ознакомительного круга, все участники – находятся за рулем одинаковых SLK55 Black Series, оснащенных дисплеем с указанием времени прохождения круга, и записывающей аппаратурой. Правильный выбор скорости и есть поставленной задачей, поэтому каждый норовит уложиться во время, за которое в дальнейшем наверняка сможет справиться с кругом. Все замеры времени произведены и, чуть погодя, мы проводим анализ трассы со всеми участниками и инструкторами, чтобы после отправиться в отель для осмысления анализа пилотажа и новыми установками от инструкторов.

Второй день начинается с тренировочных кругов – финальная подготовка перед оценочным заездом мастеров. Всего это напряженные десять кругов, требующие всех знаний и умений, которые вы смогли вобрать в себя до этого. Такое ощущение, будто напряжения от езды в течение этих нескольких кругов достигло апогея (под цепким и оценивающим взглядом инструкторов, находящихся вокруг трассы, и оценивающих точность построения траекторий и чистоту проезда), предпоследний круг – это твой последний шанс атаковать, а десятый круг – охлаждающий, прежде чем возвратится на пит-стоп. Фантастически-увлекающий процесс! Хотя и колоссально изматывающий, ведь уровень концентрации безумный.

Каждый год проходит всего лишь два «Sports Trophy», и многие из присутствующих на Ascari уже принимали участие в заезде в Захсенринге. Ну что же, тот факт, что победитель получает уникальную возможность протестировать CLK DTM на дороге, что-то да значит...

Ричард Миден

Для получения подробной информации об Академии вождения AMG посетите www.mercedes-amg.com

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Да, это выставочный автомобиль: его дизайн всего лишь уловка, а механическая начинка будет доступна позже



AC SCHNITZER PROFILE

НЕМЕЦКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ПРЕДЛАГАЮТ ВАШЕМУ ВНИМАНИЮ ВЕРСИЮ Z4 M С 365 СИЛАМИ, КРОЯЩИХСЯ В РЯДНОМ ШЕСТИЦИЛИНДРОВОМ ДВИГАТЕЛЕ

Спецификация

Двигатель	6–цилиндровый однорядный, 3246см³
Макс.мощность	365л.с. при 7900об/мин
Макс.крутящий момент	370 Нм при 4900об/мин
Макс. скорость	285 км/час (заявленная)
0–100км/ч (Разгон)	4.7с (заявленная)
Стоимость	£см. текст
В продаже	сейчас www.ac–schnitzer.co.uk

evo РЕЙТИНГ ★★★☆☆

✚ Экстраверт по характеру

➖ Двигатель и тормоза нуждаются в доработке

Проигнорировать AC Schnitzer Profile, стоящий в ряду черных и темно-зеленых 3-их и 5-ых серий, невозможно. Мы, накатавшись на Mini от Schnitzer, уже собрались уезжать, но вовремя заметили Profile, кричащего о своем желании размяться на дороге. Он был построен в 2007 году для автошоу во Франкфурте как концепт на базе Z4 M Coupe. Внешность у Profile достаточно спорная. Нам кажется, что если убрать огненную краску и несколько глупый аэродинамический обвес, то получится весьма привлекательный автомобиль. Кстати, источником вдохновения для обвеса, вероятно, послужил McLaren MP4-10, за рулем которого в 1995 году сидел Наэджел Менселл. Мастера Schnitzer не стали себе изменять, а потому конструкция переднего крыла была искусно улучшена в типичной для них манере – добавлены тройные воздухоотводы, что очень удачно дополняет картину дизайна болида, хотя слегка смахивает на стиль Maserati. Но даже при всех стильных деталях, дизайну этого авто далеко до совершенного исполнения. Что до технического оснащения, то и без того прекрасный 3.2-литровый шестицилиндровый двигатель получил специальный «дышащий» впускной коллектор. В свою очередь перешитый блок управления двигателем должен был освободить буйные 365л.с в диапазоне до 7900 об/мин. А благодаря установке новой главной передачи, передаточное число возросло с 3.62:1 до 3.91:1. Такая опция стоит £1874. Ввиду всех улучшений и доработок, Profile достигает 100 км/час на 0.3 секунды быстрее стандартной машины. Также мастера из Schnitzer сорвали оковы в виде ограничителя скорости, и это означает, что бело-оранжевое чудо может разгоняться до нескромных 285 км/час. И тогда такая мелочь, как небольшое антикрыло, не кажется лишней!

Когда мы закончили прогон Mini, нам удалось убедить парней из салона Schnitzer дать возможность опробовать Profile. Когда-то мы натолкнулись на отличную «шпильку» и тогда казалось, что к ней не хватает отличного заднеприводного автомобиля. Итак, посадка. Но если стандартный Z4 – низкое авто, то в Profile ты проваливаешься еще ниже, когда садишься в ковшеобразное сиденье Profile. А как только заберешься внутрь, вставки из оранжевого углеволокна создадут ощущение яркой и беззаботной фиесты, но хриплый звук спортивного выхлопа, который стоит £1532, поющего после поворота ключа, настраивает на серьезный лад. У автомобиля стоит укороченный механизм переключения передач, что дает неоспоримое удобство при управлении шести ступенчатой коробки передач £493. Она-то и стирает последние иллюзии относительно мягкого характера Profile. Немалую долю спортивности добавляют 20-дюймовые колеса, каждое из которых работает в паре с модернизированной подвеской (пружины и амортизаторы £2040). Вся эта компания даже на малой скорости создает довольно жесткое ощущение. Но вот дорога начинает поворачивать, начинаем ускорять темп. И здесь становится ясно, что «валкая» передняя часть досталась от стандартной машины (наверное, перестраховка от чрезмерной склонности к заносу), и нам приходится «заправлять» передок на дугу поворота, не просто движением руля, (как на эталонном M3 E92) а при этом исполнять безумный танец ног на педалях, чтобы запустить его боком. Хотя при этом ехать в скольжении довольно занимательно, ведь водительское место находится относительно глубоко в машине, возле арки задней оси, что дает неизмеримое удовольствие ощущений в скольжении.

Два аспекта играют против Profile: у двигателя есть провал на отметке 3000 об/мин. И, не смотря на то, что с 5000 об/мин он мог дотянуть до 8000, как положено образцовому гоночному двигателю, ему не хватало звенящего в ушах «подвывания», характерного для CSL. Эффектные на вид и на словах тормоза оказались еще одной проблемой: не спасает даже восьмипоршневой суппорт, фиксирующий диски M5 - тормоза «расслабились» уже после нескольких резких спусков по склону.

Как для выставочного образца, Profile смог решить свою основную задачу привлечения внимания. И хотя в механическом смысле он не сможет превзойти показателями автомобилей М-класса, всегда приятно знать, что манера управления им может быть такой же обманчивой, как и внешний вид.

Генри Кетчпоул







www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

evo mail



T350 от TVR: где пересекается гениальность и безумие, по словам одного читателя (см. «Проходя мимо» ниже)

Проходя мимо

Как бывший владелец TVR, я заинтересовался вашим руководством покупателя к T350 (evo 114). Как и ожидалось от evo, эта статья была прекрасно освещена, с учетом всех нюансов, взвешиваний «за» и «против» и с логическим, но иллюзорным заключением (имею в виду «неправильным»).

В этом автомобиле нет ничего уравновешенного. Опыт владения TVR дает новое звучание слову «экстрим». T350 – это большая мусорная куча ненадежной рухляди, хотя в то же время, это высший замысел гениального ума. Он выглядит сногсшибательно, звучит фантастично, исполнение поразительное, но сцепление с поверхностью дороги ужастное – не успеваешь и глазом моргнуть, как он тебя успевает укусить. Все хотят его заполучить, но никто не может «переварить» опыт владения этой «тачкой». Автомобиль задумывался как авто для всех, но в итоге не понятно для кого был построен. В ежедневной эксплуатации он разваливается и изнашивается за секунды. Это игрушка на праздники, ведь редкость его использования напрямую связана с ужастной надежностью.

Его могли построить только британцы. Это плод эксцентричного изобретателя Карактакуса Поттса, своеобразный четырехколесный кошмар из небывальщины.

Поэтому, если вы хотите дешевого «блеска», сможете отложить 1000 фунтов стерлингов на сцепление и 3000 фунтов на двигатель, готовы забыть об отваливающихся частях, приготовитесь сделать все мыслимые ТО, которые стали возможны за долгую историю существования автомобиля как такового, то можете смело отправляться за покупкой уникального монумента британской автомобильной истории.

Но если вы еще не совсем сошли с ума, просто посмотрите, печально вздохните, и идите дальше.

Грэхем Риджвэй

Воспоминания о Maserati

Когда я был молодым парнем, только покинувшим стены университета, мне удалось устроится на работу у местного дилера Maserati – Autostrada в Брисбене, штат Квинсленд в Австралии. Меня назначили управляющим отдела запчастей и, в конце концов, я стал в своем роде советчиком для своих же сотрудников.

Однажды в пятницу вечером я со своим боссом ехал на Maserati Quattroporte V6 (модель 96го года) к выставочному залу импортера в Сиднее, а это 1000км пути. Я получил всего одно предупреждение полиции и отделался объяснениями что это была за машина. Утром в воскресенье мы предприняли обратную поездку за рулем Shamal. Все, что вы написали в своей статье («Культовые герои», evo 113) было правдой: автомобиль показал себя превосходно.

Я очень удивился, узнав как мало автомобилей с правосторонним управлением было произведено (всего 30). Я водил шесть различных экземпляров, которые своим числом превосходят собратьев в Великобритании. Другим опытом знакомства с одним из этих автомобилей, глубоко засевшим в моей памяти, был случай, когда мой магазин взял отобранные экземпляры, включая новый Laverda и Moto Guzzi, на местные празднования дня Италии.

Когда мы ехали назад, я помню стометровку с заряженным Shamal, мой отец, следующий позади в Ghibli и невольно принимающий участие в заезде, изумленно качал головой, не в силах поверить в возможности автомобилей.

Я обожаю ваш журнал, ваши обзоры о том, какие бывают новые машины и какими были старые. Недавно, я сказал друзьям, что Maserati – это мое слабое место, на что они сделали предположение, что моим слабым должно быть является место между ушами. Вряд ли они меня когда-нибудь поймут.

Грег Вартон, Австралия

Планы с недостатком

И вот опять на автолюбителей собираются напасть, ведь «Red Ken» (мэр Лондона Кен Ливингстон) готов попотрошить кошельки тех, кого он невзлюбил больше всех: людей, которых не смущает свой собственный успех. Вы не особо задумываетесь, когда наблюдаете за полицией, озабоченной экологией и окружающей средой, что налоги на выброс загрязняющих веществ в атмосферу сейчас с огромной дырой посередине, и она намного больше той, что мы делаем в озоновом слое. Если я выезжаю своим Lamborghini Murciélago на Трассу Недоброжелательства мэра и припаркуюсь после 1 километра, я загрязню окружающую среду на 495г CO2. Если же парень в сандалиях выезжает на Трассу Добродетели Кена на своем Toyota Prius и проезжает 10км, пока он едет от магазина здоровой пищи до бара шиацу, чтобы заключить выгодную сделку на местном базарчике, он сделает свой вклад в 1040г CO2 на благо всей планеты. И в то же время, мы все знаем кто будет платить за их грехи...

Проблема с великой идеей Кена не в том, что она потенциально-неэффективна или, что хуже, вредна для окружающей среды. Правда в том, что первый этап этих планов уже завершен. Вижу два сценария развития событий, ни один из которых не выглядит приятно. Или никто не хочет задуматься об очевидном изъяне в плане, в этом случае в правительстве сидят глупцы. Или, что более вероятно, один из этих гениев по правую сторону Кена поднимет руку на заседании и скажет: «Извините, но здесь, кажется, есть проблема...»

Поэтому помните, что мир, в котором есть люди, способные внести свой вклад и вместо этого выбирающие плату небольших штрафов, погубит не машины, а маленькие политики.

Карл Ллойд, Вудборо, Вилтшир

Порыв ветра из прошлого

Будучи подписчиком журнала evo уже более трех лет, я всегда получал удовольствие от ваших статей и научился доверять вашему мнению. Nissan 350Z – это автомобиль, о котором я бредил, а после пробной поездки на ультражелтой GT4, я вовсе стал одержим.

Поиски в интернет, чтобы показать другу свое приобретение, вернули меня с небес на землю, ведь оказалось, что я купил «пробник» evo! Это был настоящий шок! OU05 EFX стал прекрасной заменой моему предыдущему (и тоже отличному) Audi S3, с обещанными неожиданными заносами, очень волнующий и даже иногда устрашающий!

Как бы там ни было, EFX сейчас в Шотландии (смотрите фотографию ниже), наслаждается экскурсиями по великолепному западному берегу – доказательство точного и аккуратного представления реального положения вещей evo. Продолжайте в том же духе.

Джон Одени, Глазго

P.S. Пусть Джэфф Дэниелс покоится с миром – человек, который понимал истинную суть крутящего момента.

Баркер похищен?

У меня есть доказательства, что одного из ваших сотрудников заменили инопланетянином или каким-то роботом. Джон Баркер в своем обзоре о Ford Shelby GT (114) не сделал никаких замечаний относительно ужастного интерьера. Что же происходит? Он также сказал: «если есть лучшее звучание V8, то я его не слышал.» Да неужели он никогда не слышал об Aston V8 Vantage?

Колин Чалси Гроффман



Культовый герой: статья о Maserati Shamal вызвала у нашего читателя отличные воспоминания

ПИШИТЕ НАМ: LETTERS@EVO-MAGAZINE.COM.UA

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

С ТАКИМИ ДРУЗЬЯМИ И МОРЕ ПО КОЛЕНО...

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

997 GT2 – наибыстрейшая модель за всю история индекса 911. Но можно ли поставить знак равенства между словами «ультраскоростной» и «лучший» в том случае, если его сравнить с братьями, такими, как GT3 RS, 993 GT2 и Carrera GT. Пахнет жаренным...



Текст **Джетро Бовингдон**

Фото **Энди Морган / Барри Хейден**

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



Нет, здесь явно что-то не так! Я только что приехал в Йоркшир на самой быстрой версии 911 Porsche. И тут такой, простите, ОБЛОМ! Волшебство линий новехонького GT2 в момент улетучивается. Ведь конкуренты сильны! Итак, слева стоит оранжевый GT3 RS. Его огромное карбоновое антикрыло и приземленность профиля кузова придают ему вид наглого уличного бойца, только что примчавшегося с гонок на выносливость. Прямо по курсу низкий, широкий Carrera GT, с тихо урчащим на холостом ходу 5.7-литровым двигателем V10. И чтоб еще подсыпать соль на свежую рану моей души, за утонченным карбоновым монококом GT, я различаю не кричащий, а орущий силуэт гоночного автомобиля. Это он, самый безбашенный зверь из линейки моделей 911, настоящий псих-убийца - 993 GT2. Только взгляните на его вызывающие изгибы, до неприличия раздутый корпус, под которым красуются широченные покрышки Michelin. Лишь смотрящие вверх фары придают 993 извиняющееся выражение. А в остальном, он выглядит совершенно неудержимым. Если бы это был тест на харизму, то новенький GT2 мог бы тихонько сматывать удочки…

Да, претенденты наводят страх, тяжело будет против этих одаренных, гипнотически-притягательных хищников. С другой стороны, новый GT2 превосходит все представленные идолы, но это в теории. Porsche утверждает, что в каждом квадратном миллиметре хранится превосходство его центрально расположенного двигателя. Такая конструкция применяется и на Carrera GT, за который не жалко отдать любые деньги. У GT2 больше мощность, и это преимущество заставит GT3 RS попотеть, даже не смотря на то, что для нас RS – самый любимый автомобиль из всего ряда 911, и для большинства – самое захватывающее авто. А 993 GT2 – это всего лишь реликвия в стильной упаковке, которая вряд ли выдержит натиск новенького GT2 с 530 л.с. и скоростью в 329 км/час.

Рецепт хорошего автомобиля – это скорость, приправленная надежным сцеплением с дорогой, но GT3 RS и старший GT2 завоевывают уважение другими «специями». RS, например, мастер в точности. Он чуткий и всегда следует за малейшим движением руля. Из-за его послушности ты ощущаешь себя лучшим водителем. Может ли тяжелый, но более мощный 997 GT2, проявить подобную уравновешенность и собранность? Возможно, но останется ли зловещий и устрашающий дух GT2?

А дедушка нашего нового GT2, оригинал в 438 л.с. 993 GT2, похож на волшебника черной магии - настолько внешне и технически он злобен. Но и на его фоне видно, что новичок не подводит свой род. 997 GT2 также внушает страх. У него острые линии, подобно гильотине, жаль, что эмблема будет смотреться на его «хвосте» немного неуместно, как этикетка на животном. Если новый GT2 сможет сочетать в себе скорость Carrera GT, точность реакций RS и дерзкий характер старой GT2 с воздушным охлаждением, то это будет воистину особенный автомобиль.

Давайте присмотримся к 997 GT2, и поверьте, посмотреть есть на что. С 530 л.с. и 680 Нм момента это самый мощный из когда-либо призведенных

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



‘997 GT2 должен внушать страх. У него должны быть острые линии, подобно гильотине’

автомобилей серии 911 (разве что за исключением дикого GT1, у которого было 554 л.с., но я не считаю его настоящим 911). А при весе в 1440 кг он всего на 65 кг тяжелее, чем GT3 RS, и на гораздо более весомее, в прямом и переносном значении этого слова, и на 145 кг легче, чем Turbo. В Porsche утверждают, что он разгонится до 329 км/ч и достигает 100 км/ч за 3.7 с. В этом частичная заслуга новой системы управления стартом – launch контроля. GT2 997 довольно проворен на поворотах и отметился на круге Северной Петли неплохим временем – 7 мин и 32 с. Можно сделать вывод о том, что это достойный соперник Carrera GT с 612 л.с. и массой 1380 кг. Был ли GT2 Вальтера Рерля натренирован, так же, как и этот, сказать невозможно, ведь все, начиная от трубчатого каркаса до высоты расположения кузова и развала колес, можно отрегулировать на свой вкус. Ясно одно - это потрясающий механизм для кольцевых гонок.

Определяющей особенностью GT2 является то, что вся мощь турбодвигателя приводит в движение исключительно задние колеса, в отличие от более скромного и дружелюбного 911 Turbo с полным приводом. Из-за того, что у GT2 турбина с изменяемой геометрией больше, чем у Turbo, то и крутящий момент наростает быстрее и напористей. Представьте, что вы сидите в сидении GT2, затянутым углеволоконной тканью, пристегиваетесь, пододвигаете трехспицевое рулевое колесо, осматриваете панель слева и находите две кнопки, которые помогут смягчить страх от пребывания в утробе такого монстра – одна копка гласит ‘SC OFF’, а вторая помечена буквами ‘SC+TC OFF’. По умолчанию включен режим SC+TC. Впервые в GT2 появились двухступенчатая система стабилизации и антипротивобуксовочная система, и, хотя мазохисты в рядах читателей могут погоревать по оборудованию безопасности водителя, мне было приятно узнать, что

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

в трудной ситуации есть эта незримая помощь Рерля. В любом случае, вы всегда можете ее выключить, если вам кажется, что Вальтер ограничивает вашу свободу действий. Относительно себя, спасибо. Я все-таки оставлю систему включенной.

А внутри, как всегда, все пропитано солидностью – функциональность преобладает над формой. Тут вы не найдете ничего подобного драме F430 или Gallardo, за £131.000 вы приобретете невероятное чувство надежности и целостности. И это не только благодаря материалам - жар энергии автомобиля передается даже через отделанный замшей руль, так что вы будете ощущать активную подвеску и всю конструкцию в целом. Все детали, требующие обработки движимой силы, созданы с филигранной точностью.

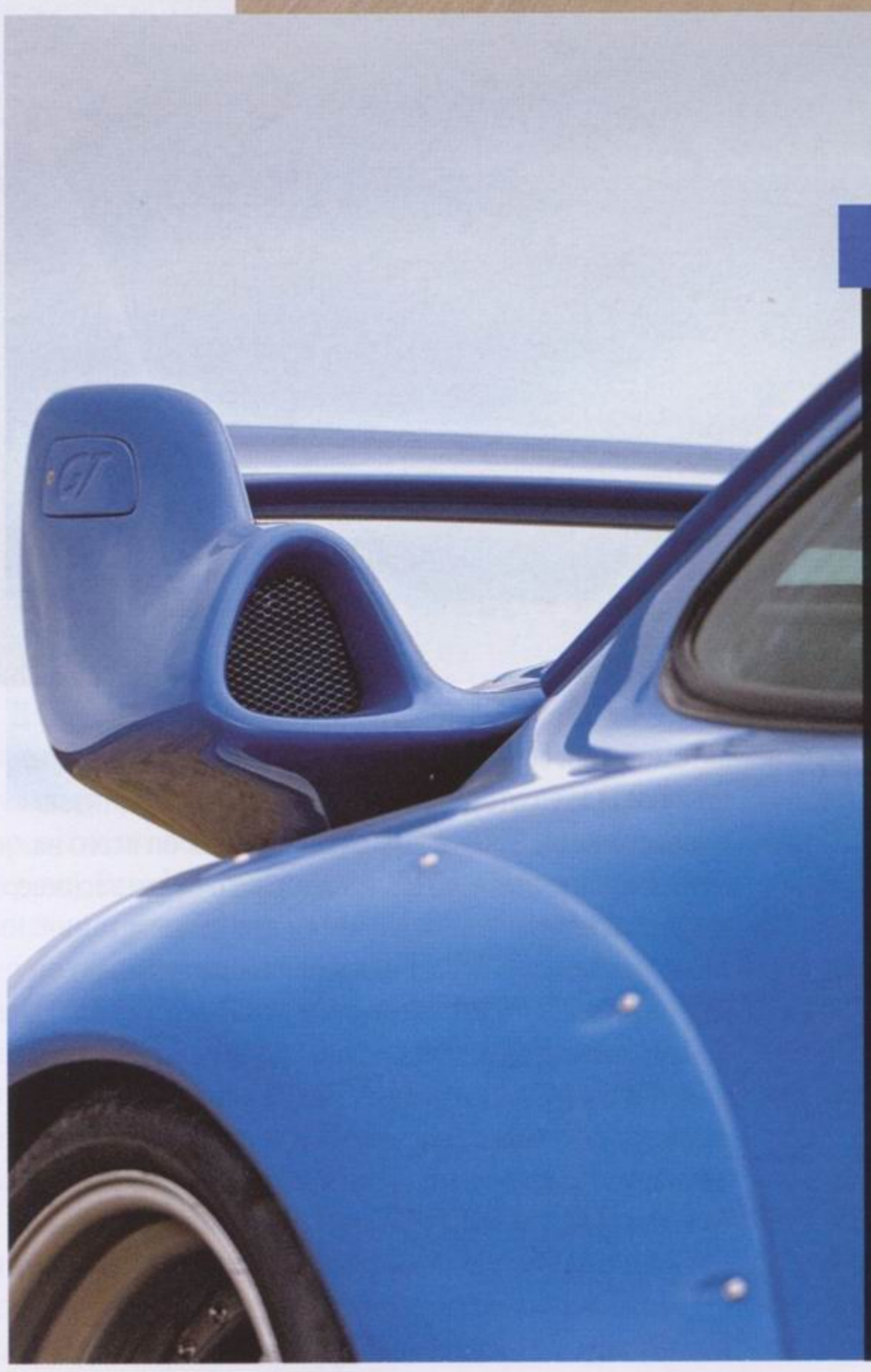
Рычаг переключения передач тяжелый и не совсем удобный, а если на улице воет стужа, он требует еще больше усилий ума и тела, даже если машина уже хорошо прогрета. Каждое переключение – это напоминание, что в GT2 заключена свирепая сила. Катаясь на скорости, ниже турболинии, звук горизонтального шестицилиндрового движка насыщен глубокими тонами, а легкие вздохи слегка просыпающихся турбокомпрессоров придают GT2 еще большую выразительность. Даже без включенных фар, этот автомобиль ощущается больше как тюнинг-проэкт мастеров Porsche.

По сравнению с 997 Turbo, GT2 «страдает» от существенных запаздываний, но в действительности, диапазон мощности здесь довольно широкий – пиковый крутящий момент варьируется с 2200 до 4500 об/мин. Хотя кажется, что сумасбродство начинается уже на 2800 об/мин, а затем вы начинаете взлет и приходите в себя лишь из-за ограничителя на отметке в 6750 об/мин. Граница между реальным и нереальным стерта. То, как раскручивается турбина, когда автомобиль заводится, поражает, но настоящее шоу – это то, что сила турбины не просто наращивается, а превращается во что-то грандиозное, по мере увеличения оборотов. Выше 5500 об/мин цифровой дисплей давления дает показания «1.4 бар» и все, за исключением GT2 и Carrera GT, неожиданно становятся несерьезно медленными. Без сомнений, это авто достойно места в высшей лиге суперкаров.

Да, вам нужно суметь удержаться на месте. Большой крутящий момент и жесткая конструкция дают GT2 невообразимое ощущение, будто он завязывается в узел. Он подпрыгивает на неровностях, задние колеса ищут сцепления с дорогой, сила многократно возрастает, в то время как скорость увеличивается безумными скачками. Он необузданный и упрямый, и потребует от вас всех возможных и невозможных усилий, чтобы обуздать его дикий нрав. В свете этой бешенной атаки, первые минуты осознания истинной силы GT2 приводят в священный трепет вашу душу и тело. Йоркшир популярен своим скоростным, шероховатым гудронированным шоссе, и здесь, на торфянистой местности, GT2 предстает передо мной этаким героем эпоса, достойного особого места в достижениях техногенного века. Потеряй ненадолго концентрацию – и GT2 проглотит вас без остатка, не брезгуя ни костями, ни рассудком.

Не хочу скрывать, что я до глубины души поражен неистовыми возможностями GT2. Похоже, Porsche устал от того, что производители подобно Audi и





993 GT2

Двигатель	Оппозитный 6 цилиндровый, бензиновый с двумя турбонагнетателями
Расположение	Сзади, продольно
Объем	3600 см³
Блок цилиндров	Алюминиевый сплав
Головка блока	Алюминиевый сплав, 2 клапана на цилиндр
Мощность	8 л.с. при 5750 об/мин
Макс.момент	527 Нм при 4500 об/мин
Трансмиссия	6–ступенчатая, механическая, задний привод, дифф.повышенного трения
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная
Тормоза	Перфорированные и вентилируемые диски, 322 мм спереди и сзади, АБС
Колеса	9.0 x 18 дюймов спереди, 11 x 18 дюймов сзади,
Шины	235/40 ZR18 спереди, 285/35 ZR18 сзади, Michelin
Масса (собственная)	1290 кг
Мощность/масса	340 л.с. на тонну
0–100 км/ч	4.0 с (заявленный)
Макс.скорость	295 км/ч (заявленная)
Базовая цена	£135,000 (1995)
В продаже	1994–99

evo RATING ★★★★★

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



Nissan «захватывают друммондов свет на сцене», и бросили все силы на создание свирепой сущности GT2. Миссия выполнена. GT2 стал самым дерзким автомобилем, за руль которого мне доводилось садиться. Когда-либо. Мне и в голову не могло прийти, что я заберусь в 993 GT2, чтобы перевести дух ...

ОБЛАКА В ВЫШИНЕ захватывают воображение, создавая в сознании образы крутых горных обрывов с готовой сорваться снежной лавиной, но, к счастью, сегодня никаких осадков не предвидится. Ленивое солнце ненадолго выглянуло из-за пушистых серых одеял, и этого хватило, чтобы высушить дорогу. Впрочем, температура все еще низкая, а потому в таких условиях все собранные здесь автомобили заслуживают полезной для здоровья пробежки. Мы также говорим и о 993 GT2, единственном автомобиле представленном здесь без противобуксовочной системы. Охлаждаемый воздухом GT2 для многих почитателей Porsche будет самым последним вариантом настоящего 911, а ведь это просто лебединая песня. Каждая линия выверена и изгибается, находя в обтекаемой форме логическое завершение, каждое дополнение и модификация пронизаны смыслом. Массивное, полое заднее крыло, например, обеспечивает двигатель нагнетаемым воздухом. Это машина для испытаний, только она обладает неповторимой выносливостью, присущей особому подвиду машин моторспорта.

Между 1994 и 1998 было создано всего 237 экземпляров 993 GT2, но вклад этой серии неоспорим. Цифры остаются занимательными и в 2008-м году:

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



Carrera GT (справа) без сомнений самая особенная из всех представленных здесь автомобилей, даже если эксплуатационное преимущество его в том, что он легкий на дороге

438 л.с. при 5750об/мин, 530 Нм при 4500 об/мин, упакованные в 1290 кг чистого тестостерона. Это дает 340 л.с. на тонну – недалеко от показателей новой модели – 368 л.с. на тонну. Четырнадцать лет – долгий срок для турбо-технологий, и поэтому совершенно естественно, если такая сила будет собрана в одном мощном импульсе.

Нешуточная серьезность 993 GT2 только возрастает, когда вам приходится забираться на водительское сиденье через узкий дверной проем с защитной дугой. Возвращение в салон старого Porsche - это культурный шок. Кажется, что в салоне совсем мало места: стекла небольшие, щиток управления выполнен из яркого, твердого пластика. Вид на передние крылья, которые мягко перетекают вовнутрь, запоминается, особенно, если вы можете охватить взглядом и верх пластиковых арок. 993 напоминает старого доброго друга. А затем вы поворачиваете ключ в зажигании и эта кроха вгрызается в дорожное полотно стальной хваткой бульдога, и от горизонтального движка с шестью цилиндрами доносится довольное урчание. Готов? Пошел!

Владелец автомобиля Кит Тернер – общительный парень с безупречным вкусом (GT3 RS тоже принадлежит ему), но когда мы остаемся с ним один на один, он сообщает, что если я разобью его GT2, он закопает меня далеко и надолго от любопытных глаз в этой глуши. Мне остается только зарубить на носу, что надо постараться и возвратить его железного коня в целости и сохранности. Поверьте, репутация 993 GT2 говорит сама за себя, возможность аварии очень высока, так что Кит может и не пачкать руки - автомобиль может самостоятельно сделать за него грязную работу....

Мне понадобилось целых десять минут (потребуется намного больше времени, если вы вообще не знакомы с 911), чтобы привыкнуть к 993 GT2, его особой манере распределения нагрузки на подвеску, манере рулевого управления, то, как его передние колеса прокладывают путь по дорожному полотну «разнюхивая» чужие следы. Даже после жесткой подвески новой GT2, это авто кажется требовательней, он больше уверен в своей механической компоновке. При этом нет ни малейшей мысли, что автомобиль нуждается в каких-либо доработках.

Глубоко вдохните, отрешитесь от посторонних мыслей, крепко возьмитесь за руль и прислушайтесь к тому, что происходит под колесами. 993 нужна крепкая рука и уверенность, и если вы обладаете этими качествами, то сможете открыть для себя исключительное сцепление, отличную отдачу и восприимчивое к вашим желаниям шасси.

Основное преимущество автомобиля заключается в его скромном размере, который даёт возможность управляемого скольжения в поворотах и при этом снос кормы не будет для вас столь ужасающим.

Здесь вполне хватит места для всех, если вы немного поубавите размеры своего тщеславия. Которое вполне может возникнуть из-за двигателя с двойным турбонаддувом – это серьезная мощность, и даже 285-милиметровые задние шины будут не столь эффективны, когда взввывают турбины. Как и у Ferrari F40, пиковый всплеск крутящего момента мгновен-



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

‘Когда ты расслабляешься с Carrera GT, перед тобой открывается мир настоящего удовольствия’





Carrera GT

Двигатель	V10 бензиновый
Расположение	В базе, продольно
Объем	5773 см³
Блок цилиндров	Алюминиевый сплав
Головка блока	Алюминиевый сплав, 4 клапана на цилиндр, VarioCam Plus
Мощность	612 л.с. при 8000об/мин
Макс.момент	590 Нм при 5750об/мин
Трансмиссия	6-ступенчатая, механическая, задний привод, дифф.повышенного трения, TC
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на параллельных рычагах,
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на параллельных рычагах,
Тормоза	Перфорированные и вентилируемые диски PCCB, 380 мм спереди и сзади, АБС, ABD
Колеса	9,5 x 19 дюймов спереди, 12,5 x 20 дюймов сзади
Шины	265/35 ZR19 спереди, 335/30 ZR20 сзади, Michelin Pilot Sport 2
Масса (собственная)	1380кг
Мощность/масса	443 л.с. на тонну
0–100 км/ч	3.7 с (заявленный)
Макс.скорость	330 км/ч (заявленная)
Базовая цена	£323,000 (2006)
В продаже	2004–06 годы

evo RATING ★★★★★

ный, после этого мгновения ты получаешь предсказуемую и упругую волну тяги для «игры по своим правилам». И такая утонченность и ответная реакция пронизывающая GT2, позволяет вам чувствовать себя полноправным хозяином, чтобы самостоятельно справится с таким напором силы.

Благодаря усилителю - управление легкое, поэтому вам совершенно не нужно налегать на руль изо всех сил, чтобы изменить направление, к тому же машина предельно чувствительна к вашим движениям рук. А если его вращать слишком резко, не снимая ногу с педали газа и продолжить «заигрываться» с переключением передач, то вполне вероятно вы добьетесь неконтролируемого скольжения, а в результате, скорее всего, и разворота. На низких же скоростях 993 GT2 охотно сотрудничает со мной, так что я уже задумываюсь над несправедливостью его лихой репутации. Впрочем, когда дело доходит до крутых скоростных поворотов, то GT2 показывает свой норовистый характер.

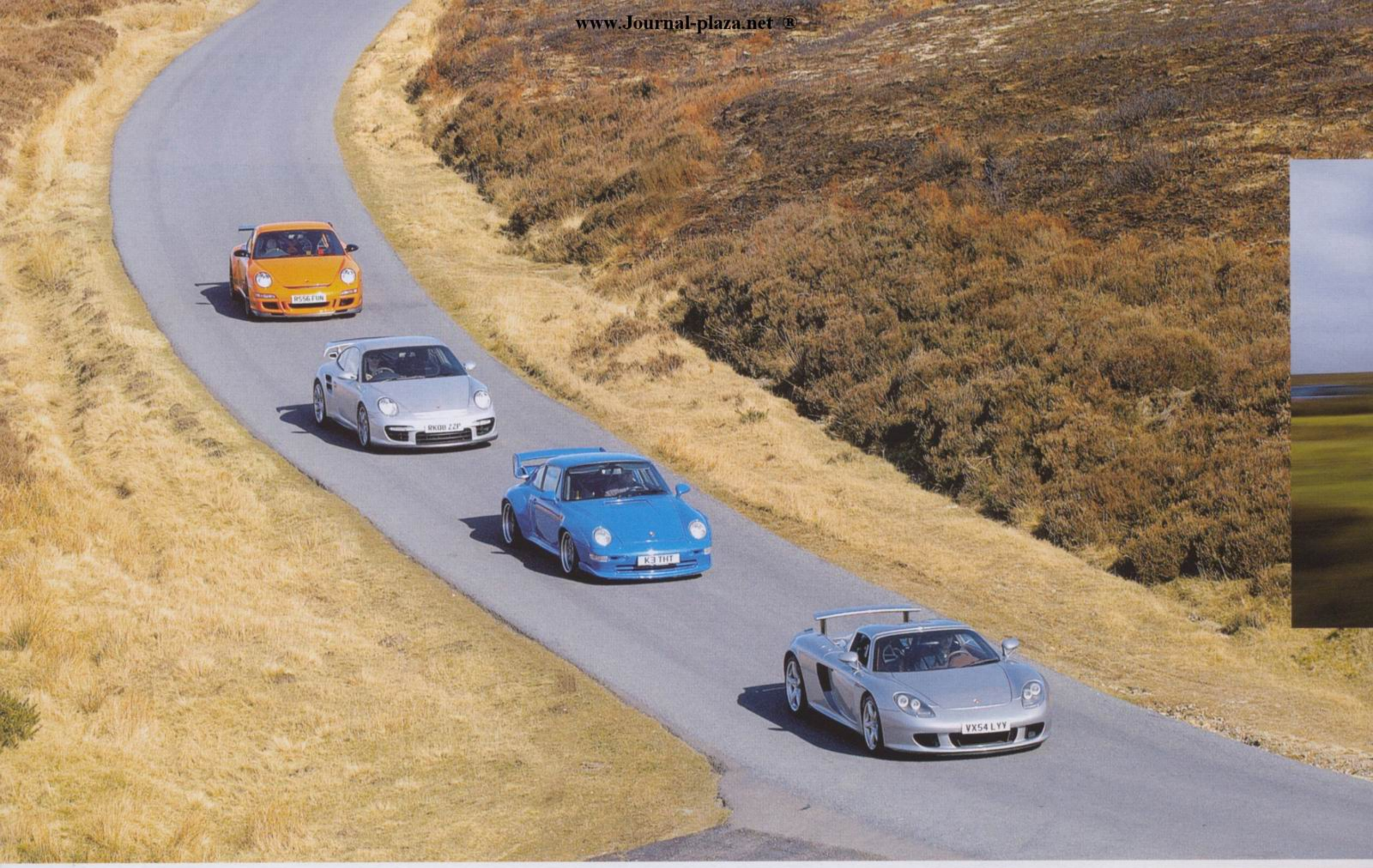
Независимо от того, как быстро вы едете, некоторые вещи остаются неизменными. Тормоза остаются столь же сенсационными с точки зрения чувствительности и мощности – хоть и проигрывают современным сверхэффективным керамическим тормозам PCCB (Porsche Ceramic Composite Brake), но для повседневной дороги подходят отлично, у шасси хорошая ответная реакция и плавный ход (иногда даже чересчур). Но от стабильности и атмосферы уверенности при недостаточной поворачиваемости, на низких скоростях баланс плавно перетекает в избыточную, когда вы начинаете нагружать шасси более резкими движениями руля. 993 не просто скользит, а снимает часть избыточной «сладости» поворота, заставляя «нос» двигаться в нужную сторону траектории.

В то время, пока вы наслаждаетесь великолепным поведением передней оси машины, все больше и больше «прибавляя газу» на поворотах, задняя часть увеличивает углы скольжения. Сначала это незаметно. Но нужно быть предельно внимательным к этой перемене поведения, потому что от того, какими будут ваши дальнейшие действия, зависит, будете ли вы по-прежнему «на коне». Чем больше «газа», тем больше угол заноса, и скоро вы окажетесь в полной власти GT2, пытаясь «угнаться за собственным хвостом».

На гоночной трассе это еще позволительно, но на дороге лучше попридержать коней, чтобы шасси было равномерно нагружено и угол не превышал позволительную норму. Не впадайте в крайности и 993 GT2 будет проворным и послушным, зайдете за черту – и почувствуете, что балансируете на краю обрыва. На третьей передаче такая проницательность

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



лишит вас некоторого мужества, а на четвертой нарушит спокойствие. С автомобилем, подобному этому, никогда нельзя забывать правильно расставлять приоритеты.

Тест старой и новой GT2 одного за другим – это тяжелая нагрузка на нервную систему. Если быть честным, то это изматывает: вы ни на секунду не можете расслабиться. Удивительно, этот новенький автомобиль, со своими умными турбинами с изменяемой геометрией, системами контроля демпфирования и стабильности, все еще бросает вам вызов. Таков уж его характер и хватка. На нём вы едете намного быстрее, ощущая, что подбираетесь к пределу возможностей, и вскоре вами овладевает только жажда скорости. Шины Michelin Pilot Cup предоставляют приличное сцепление с дорогой, но даже они также неожиданно теряют и восстанавливают это сцепление. Поэтому если вы находитесь в поисках совершенных возможностей, сочетаемых этими экземплярами, то 997 ощущается более нервным и резким.

Не позволяйте системе контроля стабильностью вызвать у вас ошибочное представление об абсолютной скорости. Выключите систему контроля стабилизации - и система контроля динамики, сама перейдет в менее навязчивый режим. Вот сейчас вы смело можете «размять» задние колеса, теперь они цепляются за дорогу благодаря сильному давлению крутящего момента. Заносы небольшие, но резкие, и потребуют от вас постоянного контроля.

НАКОНЕЦ-ТО ИЗ-ЗА ОБЛАКОВ пробиваются лучи солнца. Фотографы хотят выжать из этого момента максимум прекрасного, поэтому у меня появляется время немного сбросить напряжение и перебрать в уме образы и звуки, впитанные памятью на заброшенных вересковых дорогах. Carrera GT без усилий выигрывает схватку за мое внимание. Гарри воспользовался знакомствами в своем клубе Segrave, чтобы подыскать эту малютку, за что я ему безмерно благодарен. Слышал я, что GT слишком утонченная, чтобы называться настоящим суперкаром, но в контексте 911 эта модель выглядит крайне экзотично. Минимализм в интерьере, обманчивый магнетизм внешних обводов, мелькание внутренностей ... это торжество инженерной мысли. Возможно Carrera GT и не такой экстраверт как Pagani, но я без колебаний отнесу его к элите суперкаров.

Все еще сомневаетесь? Тогда вам просто необходимо услышать его 5.7-литровый двигатель V10 на 8400 об/мин. Ле-Ман еще не имел чести засвидетельствовать этот замечательный двигатель, но я иногда мечтаю услышать его песню на 10000 об/мин на прямой дистанции Mulsanne Straight. Даже одомашненный для езды на обычных дорогах и лишенный гоночного лоска во имя удобства и долговечности, он выдает 106 л.с. с литра объема и как мне кажется обладает самым великолепным двигателем из всех автомобилей, отдавая пальму первенства разве что McLaren F1. Просто подумайте об акселераторе и высоких оборотах, нагоняемых формульным звуком!

Толстые, но легкие, словно пушинка, двери, приветливый порог салона. Вы не сможете долго сопротивляться безмолвному приглашению на танец с прославленным суперкаром и сесть за трехспицевый руль. Когда же вы заберетесь внутрь, Carrera GT покажется вам очень широким и очень серьезным



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



‘GT –это торжество инженерной мысли’



Слева: легкая деревянная рукоятка рычага переключения передач – напоминание о гонщике 917 – типичное для Carrera GT привлечение внимания к деталям

автомобилем. Посмотрите в зеркало заднего вида где можно увидеть дуги безопасности, цилиндрические воздухозаборники - кормящие двигатель, небольшой спойлер, слегка выступающий за границу арок задних колес. Только на скорости вы увидите, как он волшебным образом поднимается на эллиптических карбоновых стойках. Перед вами простой набор инструментов, центральный тахометр заканчивается на10000 об/мин, красный предупреждающий цвет цифр начинается с 8200 об/мин, а справа удобно расположен рычаг переключения передач с деревянным набалдашником, совсем как у 917. Карбон везде. Никакой фальши, никаких хитроумных завлекающих ходов. Это совершенно не тот тип суперкаров…

Чтобы оживить V10 вам потребуется скорее ключ, чем кнопка. Удобный рычаг довольно легок в переключении передач, мягче и четче в функционировании, чем у новой GT2. Однако керамическое сцепление по ощущениям мощнее, двухпозиционный характер его работы, более выражен (поздние экземпляры, на мой взгляд, управляются проще, чем этот авто). Чтобы избежать сомнений, лучше всего запустить двигатель автомобиля, выжав сцепление, и добавить газ.

В данном случае такой незамысловатый ритуал не совсем подходит. V10 выдает большое число оборотов и не потребует от вас лишних усилий, у него быстрая и интуитивная коробка передач, тормоза и акселератор отлично уравновешены. Рулевое управление плавное, и совсем не напоминает сумасбродство 911, в то же время, качество ответной реакции на высоком уровне, а передняя часть авто реагирует на малейшие команды. Здесь совершенно нет запаздываний – машина отвечает с беспрекословным послушанием и без миллисекундной задержки.

Длинная колесная база, широкая колея и двигатель с центральным расположением обозначают, что GT намного стабильнее на покрытых бороздами дорогах Йоркшира, чем 911. Конечно, он жесткий, но не так безжалостно, как GT3 RS или GT2, его колеса никогда не отрываются от земли.

Автомобиль предельно быстр, ему немного не достает утробного рычания GT2, но он противопоставляет ему свой потенциал в 8000 об/мин с пронизывающей песней. Чтобы подлить масла в огонь, добавлю: он быстрее GT2, но в том случае, если вам удастся

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

‘Новый GT2 не может тягаться с гламуром «накачанного» оригинала’

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

ULTIMATE PORSCHE: 997 GT2 GROUP TEST



задействовать его последние 2000 об/мин, то это будет еще та «дуэль»! От вас потребуются стальные нервы и холодный рассудок, ведь использовать его еще тяжелее - Carrera GT нервный механизм, и такая же у него и мощность, он ощущается даже более пугающим, нежели болид GT2.

Мысли о том, что у GT2 провал тяги на низких оборотах и заднее расположение двигателя, обескураживает, но с Carrera GT создается ощущение, будто его атмосферный движок со средним расположением создан только для работы на очень высоких оборотах У GT нет контроля стабилизации, а его антипротивобуксовочную систему лаконично можно описать как «толерантная» - ты можешь легко «разгорячить» GT без пробуждения его электроники. Да уж, это пугающий опыт, но когда ты «вкатишся» и привыкнешь к его двигателю и шасси, легкому изменению в балансе, то перед тобой откроется весь мир настоящего пилотажного удовольствия. Он будет таким совершенным и таким натуральным.

С 911 вы только «пытаетесь зацепить свой нос за траекторию» и будете болтаться по накатанной колее, с GT все проще. Нет недостаточной поворачиваемости и нет нужды ждать, пока передняя часть автомобиля стабилизируется, прежде чем добавить ускорения. Вы поворачиваете и регулируете баланс шасси одновременно. Вы обязательно почувствуете его прекрасное сцепление с дорогой, так что на каждом изгибе дороги вам захочется добавить немного оборотов. Теперь вы уже можете ощутить поведение машины в повороте, может быть даже то, как задняя ось начинает покорятся вашему управлению.

Все здесь точно выверено и сбалансировано, и вам нужно быть таким же аккуратным, как и машина, чтобы раскрыть все ее скрытые возможности. Начните проверять крепость тормозов и четкость переключения передач, и почувствуете, как меняется GT с каждой заданной нагрузкой. Вы полностью будете увлечены экспериментами. Carrera GT построена на эмоциях: шум, эпическая мощность, жесткость тормозной системы и нефильтрованный рисунок движения рулевого управления. Несмотря на эту теоретическую характеристику, Carrera GT не самый быстрый автомобиль в мире, но он довольно уникален и может подарить незабываемый опыт вождения.

Роджер Грин, едущий за мной на 997 GT2, мог судить о темпе двух машин: «В GT2, не так много собрано. Похоже, что Carrera GT «украл таланты десяти машин», уж в этом отношении GT2 с ним не тягаться. Но если бы мы вышли на трассу, то GT2 не сильно бы отставал в скорости. Следовать за ним довольно легко – это очевидно, что Carrera GT требует к себе почтительного отношения. А что за звук! Я мог слышать рык твоего коня, перекрывающий шум мотора GT2, даже когда ты пару раз далеко оторвался от меня.»

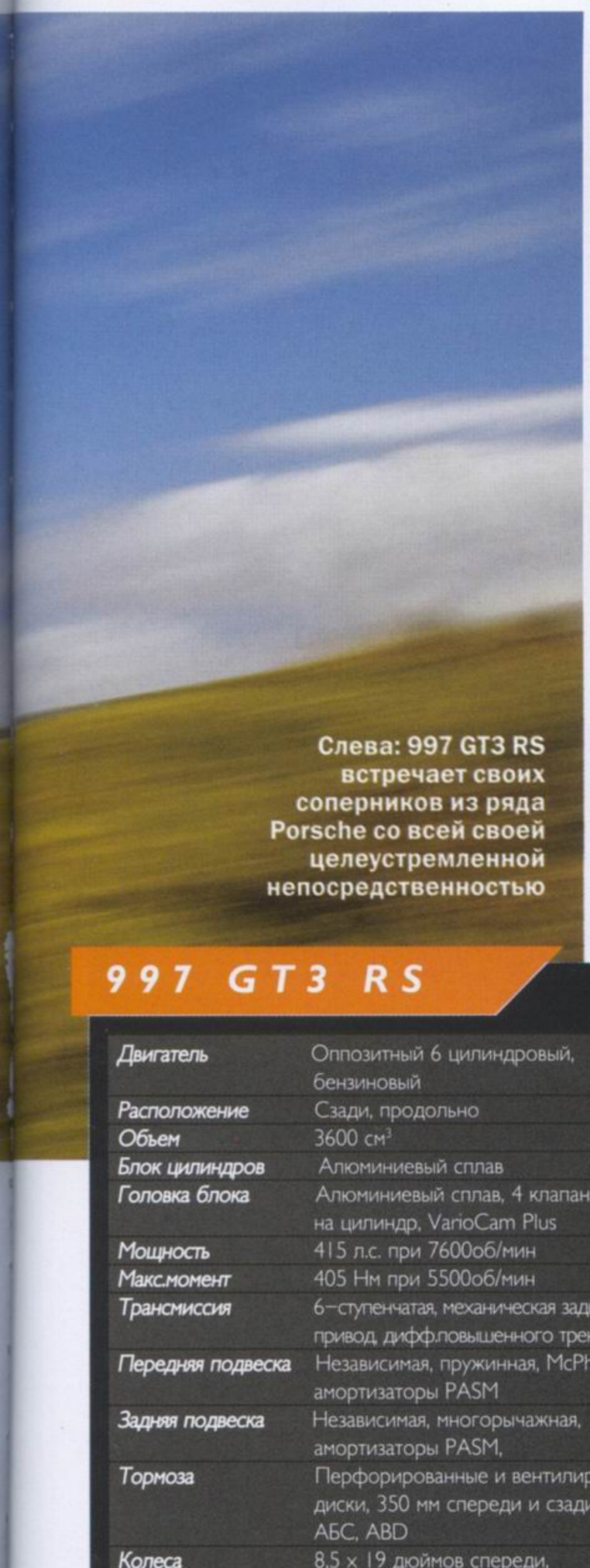
Таким образом, новый GT2 может проставить галочки по всем пунктам. Он почти так же чертовски быстр как и Carrera GT, и такой же устрашающий как и старый 993 GT2. Шок от проявления его характера на дороге вскоре пройдет, но при этом вам все еще придется доказывать право на обладание автомобилем. Когда вы познакомитесь поближе с его шасси, вы сможете оценить его низкую посадку. Демпфирование PASM не его стандартном режиме, довольно комфортное, сила сцепления феноменальная и характерная для всех 911. Классическое шасси – превосходное рулевое управление, потрясающие тормоза и чувство, что машина под тобой – живой организм. Если бы была задача построить GT3 RS с дополнительными 100л.с., то уверяю вас, Porsche уже почти справился с этой задачей. Это самый захватывающий автомобиль, на котором я ездил в последнее время.

Когда к палитре пасмурного неба добавляется пурпурный и черный цвет, я возвращаюсь на место нашего ночлега в Уайт Свон, что в Пикеринг. Меня переполняет восторг от 997 GT2. Никогда не считал цену в £131.070 за 911 справедливой, в то время как простой GT3 стоит £80.660. Но сейчас я в этом уже не уверен. Он быстрее чем 430 Scuderia стоимостью £172.500, а чтобы стать владельцем Gallardo Superleggera тебе надо выложить £152,000. Хотя, возможно, для дороги этот автомобиль слишком быстр. Даже GT3 RS может быть больше подойдет по комплектации. Завтрашний день развеет мои сомнения...

РАССМАТРИВАЯ ПРИПАРКОВАННЫЕ бок о бок автомобили, с петляющими изгибами змеиного тела дороги позади, совершенно не оставляют сомнений, что GT3 RS быстрее захватывает внимание своим ярко-оранжевым цветом, в отличие от стального цвета GT2. И дело не только в цвете, а в деталях: простое карбоновое крыло, выступающая передняя

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

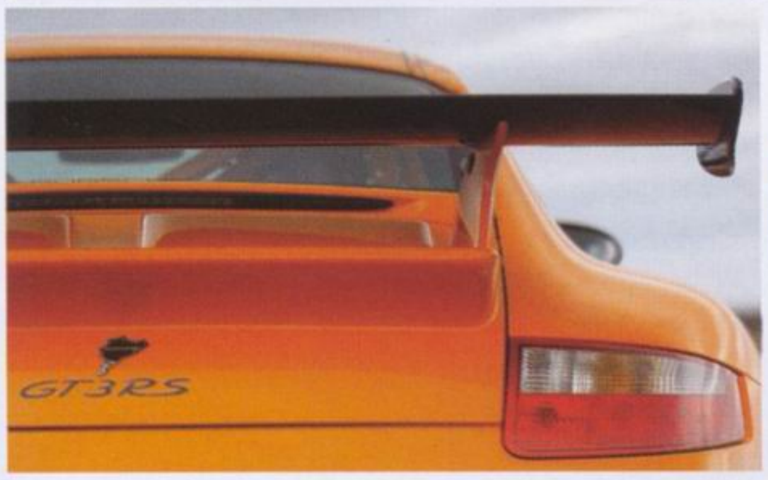


Слева: 997 GT3 RS встречает своих соперников из ряда Porsche со всей своей целеустремленной непосредственностью

997 GT3 RS

Двигатель	Оппозитный 6 цилиндровый, бензиновый
Расположение	Сзади, продольно
Объем	3600 см³
Блок цилиндров	Алюминиевый сплав
Головка блока	Алюминиевый сплав, 4 клапана на цилиндр, VarioCam Plus
Мощность	415 л.с. при 7600об/мин
Макс.момент	405 Нм при 5500об/мин
Трансмиссия	6-ступенчатая, механическая задний привод, дифф.повышенного трения, ТС
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, McPherson, амортизаторы PASM
Задняя подвеска	Независимая, многорычажная, амортизаторы PASM,
Тормоза	Перфорированные и вентилируемые диски, 350 мм спереди и сзади, АБС, ABD
Колеса	8,5 x 19 дюймов спереди, 12 x 19 дюймов сзади
Шины	235/35 R19 спереди, 305/30 ZR19 сзади, Michelin Pilot Sport Cup
Масса (собственная)	1375кг
Мощность/масса	301 л.с. на тонну
0-100 км/ч	4.2 с (заявленный)
Макс.скорость	310 км/ч (заявленная)
Базовая цена	£95,640
В продаже	Сейчас

evo RATING ★★★★★

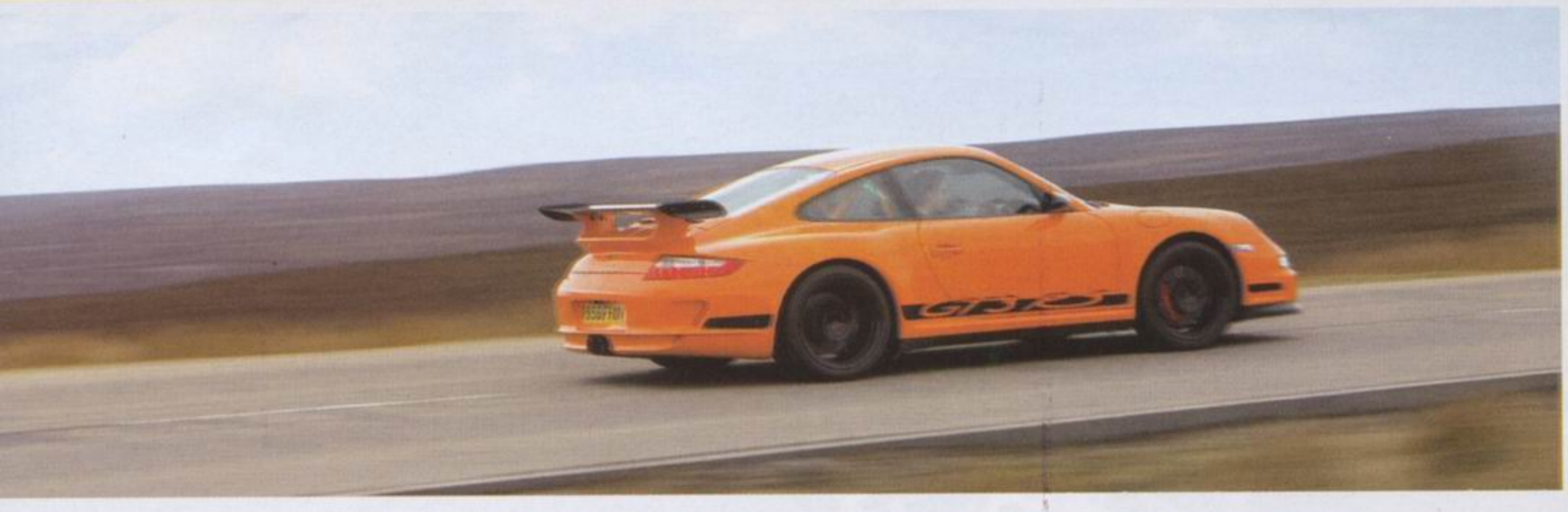




www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®





997 GT2	
Двигатель	Оппозитный 6 цилиндровый, бензиновый с двумя турбонагнетателеми
Расположение	Сзади, продольно
Объем	3600 см³
Блок цилиндров	Алюминиевый сплав
Головка блока	Алюминиевый сплав, 4 клапана на цилиндр, VarioCam Plus
Мощность	530 л.с. при 6500об/мин
Макс.момент	680 Нм при 2200–4500об/мин
Трансмиссия	Механическая, 6–ступенчатая, задний привод, дифференциал повышенного трения, PSM.
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, McPherson с амортизаторами PASM
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, с амортизаторами PASM
Тормоза	Дисковые, вентелируемые диски PCCB, 380 мм спереди, 350мм сзади, АБС, ABD
Колеса	8,5 x 19 дюймов спереди, 12 x 19 дюймов сзади
Шины	235/35 R19 спереди, 325/30 ZR19 сзади, Michelin Pilot Sport Cup
Масса (собственная)	1440кг
Мощность/масса	368 л.с. на тонну
0–100 км/ч	3.7 с (заявленный)
Макс.скорость	329 км/ч (заявленная)
Базовая цена	£131,070
В продаже	Сейчас
evo RATING	★★★★★

губа бампера – вся машина выглядит как приготовившийся к прыжку хищник. Внутри он лишь ненамного отличается от GT2, но небольшие отличия дают ощущение целеустремленности автомобиля. Например, желтая тесьма на рулевом колесе отмечает нейтральное положение руля. Может это авто и выглядит ярко, но этот образ ему очень подходит и придаёт ему нагловатый вид.

У GT3 RS безнаддувный 3.6-литровый шестицилиндровый двигатель с горизонтальным расположением, из всех представленных здесь, это наименее мощный двигатель, но в его звучании ощущается сила и потенциал, он набирает обороты быстрее, чем турбозаряженный GT2, а его рычание чище. Он все еще довольно проворен на дороге, приемистый и возможности его крутящего момента радуют вплоть до 8250 об/мин. После мягкой, слегка размытой ответной реакции турбированных двигателей, прямая связь между твоей ступней и мощностью, насыщающей задние колеса, ощущается странно, и тебе кажется, что ты обладаешь полной властью над машиной.

Эта четкость ответной реакции характеризует всю суть GT3 RS. Он ощущается легче и подвижней, чем GT2, изменяет направление быстрее, преодолевает неровности дороги с изяществом, и вместо тревоги по поводу чрезмерной мощности, можно ощутить все достоинства оборотов, на которые способен шестицилиндровый двигатель. RS сжимает все ваши действия в один яркий импульс, подначивая вас на более разнообразные действия, чем просто стремление к безграничной скорости.

Самоотдача будет вознаграждена сторицей. Балансировка автомобиля естественно распределяется всеми четырьмя колесами и если вы решитесь на резкую езду или более агрессивную манеру вождения, или же результатом ваших экспериментов будет «виляющий хвост», RS поможет исправить положение. Скорость, на которую он способен, примечательна, и вы поймете, что используете его таланты на все 100%, не укрощая его мощь, а разумно применяя.

Как и с GT2, здесь тоже изюминкой выступает двигатель, но в данном случае его дополняет шасси, не вынуждающее испытывать свои предельные возможности. Переключение передач жесткое, но отнюдь не требующее прилагать чрезмерные усилия – это еще один небольшой нюанс, создающий великолепно сбалансированный образ RS.

Еще прошлым вечером я мог доказывать любому, готовому меня выслушать, что GT2 далеко не уступает GT3 RS и даже на 30 процентов быстрее, но сегодня мои собственные заявления звучат абсурдно. 997 GT2 – это отличный автомобиль, отличный 911, но GT3 RS всю «лишнюю» мощность делает ненужной, вся концепция GT2 на этом фоне выглядит немного уязвленной.

Возможно, это слишком суровый приговор. GT2 ужасающе быстр, прекрасен в эксплуатации и пугающе-волнующий. Я обожаю его. Carrera GT, без сомнений, особенная и если бы не стоял вопрос в деньгах, я бы сегодня-завтра приобрел один такой экземплярчик. В отношении гонок по пересеченной местности GT2 безупречен. А 993 GT2? Несомненно, новый автомобиль не может тягаться с гламуром «накачанного» оригинала, он более доработанный, но 997 GT2 не менее будоражащий, быстрый и даже увлекательней в вождении.

Только GT3 RS обставляет GT2 в привлекательности внешнего вида. Дешевле, легче и меньше вероятности, что он будет держать тебя на поводке или в больнице, это тот 911, который тебе может понравится. Он самый лучший автомобиль из представленных здесь. ■

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

‘997 GT2 – это отличный автомобиль, отличный 911’

Выражаю благодарность Кипу Тернеру за великолепные 993 GT2 и GT3 RS. Для подробной информации о Segrave Club посетите сайт www.segraveclub.com

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

PORSCHE 956

Праздники Porsche немыслимы без гоночной машины этой марки.
Но за всю ее историю ни один экземпляр не сравнится с моделью 956.
В исследовании легенды нам поможет Ди Белл



Текст **Дэвид Вивиан** Фото **Энди Морган**

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Девять-пять-шесть. У Porsche было множество числовых комбинаций в автоспорте и за его пределами, но именно эти три цифры принесли наибольшее количество побед и рекордов. Все эти заслуги относятся к автомобилю, вобравшему все лучшее от Porsche, начиная со времен изменений FIA 1982 года. Именно тогда произошли радикальные изменения правил, которое впоследствии полностью переписали заново историю World Endurance Championship (Чемпионата Мира по гонкам на выносливость). Это касалось и Дерека Белла. «Что я могу сказать о машине, которая заменила мне жизнь?» - сообщил нам пятикратный призер Ле-Мана, когда мы с ним коротко переговорили после его съемок. Porsche доминировал в международных гонках спортивных автомобилей вплоть до второй половины 70-х, но в конце сезона 81-го года 935 и 936, негласно «неприкосновенные» в классах Группы 5 и 6, были смещены новой системой классов. Группы А и В требовали ограниченный годовой выпуск, в то время в нововведенную группу С допускались только спорт-прототипы с рядом своих ограничений, включая определенное количество топлива на борту. Такая методика давала возможность раскрыть потенциал двигателя не только по мощности, но и по экономичности.

Некоторые производители восприняли эту новость с чувством поражения, но Porsche увидел в этом сообщении луч света, шанс, возможность оставить конкурентов далеко позади. Так родилась модель 956 - совершенное, непревзойденное по своей конструкции оружие с турбированным, горизонтально расположенным шестицилиндровым двигателем из алюминия. Хотя в нем нашли свое место и детали 936 модели, которые производились еще со второй половины 60-х. На соревнованиях этот агрегат зарекомендовал себя как надежный и долговечный.

Но преимущество заключалось не только в моторе. И даже не в алюминиевом монококе с передними и задними подрамниками, отличавшими 956 от прежних моделей - многие соперники также начали переходить к монококовой конструкции. Основным отличием от других команд было особое внимание Porsche к деталям аэродинамики. Элементы задних пружин объединенных с амортизатором независимой подвески на сдвоенных, параллельных А-образных рычагах, были установлены сверху коробки передач, чтобы улучшить, обтекаемость задней подвески.



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Но настоящего преимущества Porsche добился с применением граунд-эффекта . К группе С допускались автомобили на которых днище между передними и задними осями должно быть совершенно плоским. Однако в правилах не упоминалось, как должна быть организована архитектура остальных участков днища. Ввиду такой оплошности, Porsche оснастил 956 модель большими соплами Вентури, которые начинались сразу же за обязательным плоским участком. Они круто поднимались наверх к хвостовой части и проходили вдоль верхней части шестицилиндрового двигателя и пятиступенчатой коробки передач. Оболочкой для вышеперечисленных механических и аэродинамических элементов стал кузов из пластика, который, к тому же, был усилен кевларом. В итоге прижимная сила модели 956 была в три раза больше, чем у не менее знаменитой 917. Вот что такое граунд-эффект от Porsche!

Легенда с индексом 956 была разработана и построена в Цуффенхаузене. Проектом руководил Норберт Зингер. В ходе разработки оставался открытым вопрос относительно расхода топлива. Для того, чтобы его уменьшить, на шестицилиндровый двигатель, объемом 2649 кубических сантиметров, поставили турбины меньшего диаметра, (снизив их инертность) но давление в них увеличили до 1.1 бар. Результат – во время заезда автомобиль развивал 630 л.с. чистой мощности. Для такой машины, руководство компании, сразу выдвинули серьезное требование – победа в Ле Мане уже в первом сезоне. Но позже было принято решение, что 1982 год станет годом доводки 956 модели. Дерек Белл вспоминает свой первый заезд, состоявшийся в ходе «Шести часов» в Сильверстоуне: «Все задавали один и тот же вопрос – соответствует ли наш автомобиль правилам относительно граунд-эффекта. Я отвечал, что не заметил ничего противоречащего.

«Я просто ехал быстрее и быстрее, и автомобиль позволял мне делать это. Затем, останавливаясь в боксах вас, сменял кто-то другой в кокпите. Такая процедура повторялась несколько раз. Наверное, со стороны это выглядело так: пять кругов – и замена. Такие тренировки помогали устранять чувство усталости».

«Но сам по себе автомобиль был феноменальным. Во время первого заезда в мае на Сильверстоуне, Жаки Икс показал 1:15.3 или что-то около того. По результатам мы оказались на секунду впереди Lancias из Группы 6. Однако утром, в день гонки, ко мне подошел управляющий заездом Питер Фальк и сказал: « Даже не настраивайся, выиграть сегодняшнюю гонку». С ума сойти, и это мне, говорит представитель технического отдела Porsche, команда, которая всегда уверена в своем успехе! Я спросил, что это могло значить. Ответ был прост: «Короче, мы не рассчитали с расходом топлива…».

«Жаки никогда не поддавался таким ограничениям, как экономия топлива. Я тоже. Когда он закончил первый час гонки и вернулся в боксы, то Фальк сказал мне: «Дерек, тебе нужно держаться на уровне 1:21с, в противном случае, ты закончишь гонку раньше времени». Так что я, остаток гонки, катался на пятой передаче, притормаживая лишь на шпильке «Беккетсе», и думал, как спасти наше незавидное положение. Эта гонка была отчаянной попыткой не выбыть из соревнований. После нее я никогда себя не сдерживал! В прессе никогда не писали, что Porsche «допустил ошибку». Бытовало мнение, что наша команда всего лишь «настраивала мотор под нужный расход топлива». И конечно, позже ребята его «настроили». В общем, в ходе заезда мы наломали дров…) Оглядываясь в прошлое, можно утверждать, что это было отличное правило FIA. Оно послужило причиной одного редкого «побочного эффекта» подобных автогонок – выход соревновательного духа за «пределы трассы гонок». После введения ограничения, количества топлива на борту, расход на нашей машине уменьшился на 20 процентов. Теперь на одном галлоне автомобиль проходил 5 миль вместо прежних 4».

После ранней ошибки и горечи поражения, которое принес шустрый, но часто ненадежный Lancias, девятсот пятьдесят шестому, пилоты Икс и Белл уже не оглядывались назад. Следующие четыре года были победными для Porsche в суточных гонках Ле Мана. Машина доминировала и на международных гонках спорткаров. Помимо

‘Команда вырвала четыре победы подряд в Ле-Мане’



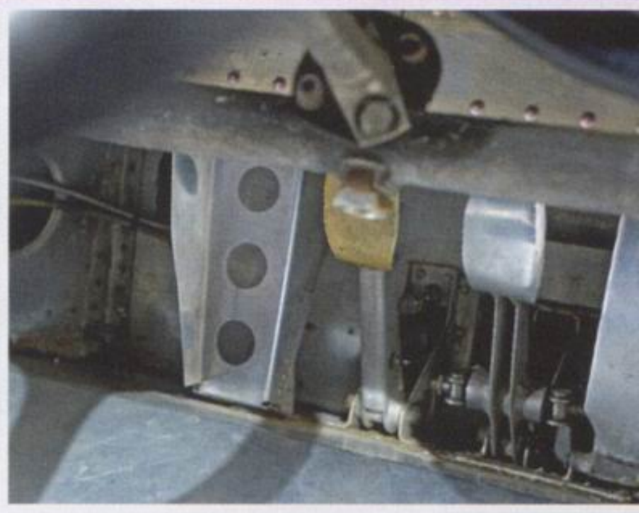
www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Изнуряюще-обжигающий кокпит (в пылу битвы). Центр: сопла Вентури создает «граунд эффект». Ниже: Масс и Беллоф были за рулем этой машины в 83-м в Ле-Мане; первые четыре часа, последние секунды до финиша







www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

‘Этот автомобиль был создан для атак’

У 956 ‘008’ была выдающаяся карьера гонщика, включая победу в 1983 на Норисринге с Беллофом за рулем. Ниже: соратнику по команде Беллу пришелся по душе победный драйв 956









www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

высокой скорости и надежности, у Porsche 956 был еще один «туз в рукаве». Этим козырем оказался тот факт, что помимо десяти командных машин, было еще не менее 16 авто, проданных частным командам.

Чемпионат IMSA GTP в США также стал ареной естественного отбора для 956. В этих соревнованиях машина соответствовала требованиям Группы С, за исключением одного пункта (возникла проблема несоответствия правилам относительно регулировки педального механизма) Из-за таких заявлений, Porsche начал эволюционировать свое детище, попутно увеличив число побед до шести, завоеванных на гонках IMSA и в Ле-Мане. Позже была еще одна победа, в 1994 году, достигнутая на Dauer 962, но это уже другая история.

Был ли 956/62 заводилой всех сражений на трассе? Выкладывался на полную, ради репутации? На эти вопросы Белл ответил следующими словами: «Было ощущение, что «податливость» руля отсутствует начисто. Когда нужно было завести эту ракету в гараж, я отстегивал ремни безопасности, наклонялся вперед, и, ухватившись за баранку, вращал ее всей своей массой! Тяжело передать, сколько нужно было приложить усилий!

Картину дополняло то, что в теплые денечки температура в кабине достигала 65 градусов по Цельсию! Не тяжело догадаться, что каждая гонка была очень изнуряющей. А после 24 часов гонки сил не оставалось ни на что.

Автомобиль, подходящий для атак, больше этого, надо поискать. Реакции руля немного «жестковатые», на скорости иногда проявлялась избыточная поворачиваемость. Когда мощность довели до 815 л.с., машина стала еще брутальнее.

… Это мог быть самый быстрый круг за всю историю Нюрбургринга. Время заезда Стефана Беллофа в 6 минут и 11 секунд оказалось лучшим, его уже никто не смог превзойти. Белл знал, насколько скоростной может быть здесь 956. «Это был последний год для 956-ой, и я не мог упустить возможность погонять по Северной Петле. Так или иначе, мы тут. Поехали. Для знающих не будет новостью, что на этой трассе не вписаться в поворот или наскочить на поребрик равносильно взлету в воздух где-то футов на шесть. После чего автомобиль неминуемо будет разрушен. И это худшее, что вы сможете пережить, а эти воспоминания будут с вами всю оставшуюся жизнь. Я никогда не забуду вид той ужасной аварии Ники Лауда на подъеме холма за мостом Аденау. Из-за чувств и переживаний, на холм я не летел, а плелся со скоростью движения яхты. До сих пор перед глазами та страшная авария. Автомобиль был разрушен. Меня швыряло по трассе, я, ничего не осознавая, повторял одну фразу – «Боже мой»…

«Стефан был невероятно быстрым человеком. Свободный, и безудержный. Он летал, полностью контролируя свои действия, хотя сомневаюсь, что свой рассудок он держал под контролем. Очаровательный парень. Мне всегда казалось, что ему не хватает полного самоконтроля. У него был великий талант гонщика, но его нужно было обуздать. Тогда он был бы совершенным.» ■

Спецификация

Компоновка	Среднемоторная, заднеприводная
Конструкция	Алюминиевый монокок, усиленная кевларом композитная конструкция
Двигатель	Горизонтальный шестицилиндровый двигатель с двойным турбонаддувом
Объем	2649см³
Блок цилиндров	Алюминиевый, сухой картер с воздушным охлаждением
Головки цилиндров	Алюминиевый сплав, DOHC, два верхних распределительных вала, четыре клапана на цилиндр, с жидкостным охлаждением
Топливо и зажигание	Bosch Motronic электронное управление и система впрыска топлива, двойные KKK турбокомпрессоры
Макс. мощность	630 л.с. при 8200 об/мин
Макс. момент	Неизвестно
Трансмиссия	Пяти скоростная ручная КПП
Подвеска	Передняя и задняя: двойные поперечные рычаги независимой подвески, титановые винтовые пружины, амортизаторы Bilstein
Тормоза	Передние и задние вентилируемые диски
Управление	Реечный механизм, без усилителя
Емкость топливного бака	99 литров
Масса	820 кг
Мощность/масса	768 л.с./т
0-100 км/ч	Неизвестно
Макс.скорость	350 км/час
Стоимость	£149,000 (1982)

Большое спасибо Генри Пиману из Eagle E-Types за предоставление шасси по 008. www.eaglegb.com
Для большей информации об этих легендарных машинах, посетите сайт



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

ULTIMATE PORSCHE: TECHART AND GEMBALLA



К счастью, есть люди, которые всегда чем-то недовольны. Это действительно хорошо, ведь если бы изобретатель телефона Александр Грэхем Белл любил писать письма, тогда мы может быть, до сих пор не знали, что значит выражение «линия занята, попробуйте позвонить позже». С другой стороны, ловишь себя на мысли, что некоторым из них не мешало бы удовлетворяться уже имеющимся – Наполеон бы в этом случае, возможно, чувствовал себя достаточно комфортно в своей европейской хижине и не захотел бы пристроить к ней задний дворик размером с Россию. Вечно недовольные люди делятся на самонадеянно тупых или… гениальных. Вот и поди знай, тюнинг фабричного Porsche 911 Turbo – это глупо или гениально?

Итак, перед нами два представителя 997-ых - это Gemballa Avalanche (красный) и TechArt GTstreet (зеленый). Эти автомобили явно не для скромняг: сумрачная сдержанность Avalanche и дикий прищур фар TechArt.

Мы тестировали оба Porsche не в один день, поэтому на фото они представлены в различных погодных условиях. Вначале мы отправились на тестовый полигон в Миллбрук для проверки некоторых заявленных эксплутационных характеристик Gemballa, а именно разгон от 0 до 100 км/ч за 3.9 секунды и разгон от 0 до 200 км/ч за 11.2 секунды. Был холодный, но яркий день, когда автомобиль замер на линии старта, за которой начиналась прямая длинной в милю. Наш Avalanche был оснащен коробкой Tiptronic - это значит, что у него под капотом «всего» 660 л.с. (тогда как с механической коробкой его мощность составляет 765 л.с.). Поэтому, для получения необходимых показателей, все, что нужно было сделать – это нажать левой ногой на педаль тормоза, увеличить обороты двигателя, затем, отпустив тормоза, правой ногой утопить педаль газа в пол. Последующие несколько десятков секунд крепко держаться за рулевое колесо и сопротивляться желанию сбросить обороты.

Основанием для удержания авто на тормозах во время увеличения оборотов было желание поднять давление на турбокомпрессорах для исключения провала тяги на низких оборотах и выхода мотора на пиковые значения крутящего момента более 930 Нм практически мгновенно после старта. Поначалу Gemballa не очень-то желал сотрудничать, и не давал нам набирать больше 2500 об/мин, удерживаемый тормозами. Так что мы не могли преодолеть грань ниже четырех секунд до достижения скорости



Сделать Turbo быстрее – занятие не из дешевых. Цена на TechArt (вверху) начинается от £190 тыс., в то время как Gemballa (справа) в такой же комплектации обойдется вам в £300 тыс.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Puff daddies?

В компаниях TECHART и GEMBALLA абсолютно уверенны в том, что усовершенствовать и без того «топовый» Porsche Turbo 997 – миссия вполне выполнимая. Но так ли это?





Текст **Генри Кетчпоул**

Фото **Кенни Пи / Энтони Фрейзер**

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



‘Сделать «чистый» круг почти невозможно’

100 км/ч. Однако, после парочки проб, дела стали налаживаться, и хотя мы так и не достигли номинальных 4000 об/мин при старте - 3.5 с до 100 км/ч, не такой уж и плохой результат (мы заметили, что 4 с – по сути, предел для нынешнего Turbo)...

Авто, конечно, шустрое на тестовой прямой, но сможет ли оно в полную силу использовать свои возможности на обычной дороге? Ответ: и да, и нет. Сцепление с покрытием не является проблемой, так что вам не обязательно вести себя осторожно с акселератором. Да вы и не будете этого делать, ведь приближаясь и, как бы «вваливаясь» в повороты на своем Avalanche, вы уж наверняка не захотите лишить себя удовольствия ощутить всю силу драйва. Массивные 20-дюймовые колеса (шириной 9 дюймов спереди и 11.5 дюймов сзади) обеспечивают поразительную цепкость, но они крепятся к очень мягкой подвеске, так что вы никогда не будете в курсе реального положения дел шасси. Представьте подсохшее желе на тарелке. Вы можете двигать тарелку довольно резко из стороны в сторону, но желе все еще будет крепко держаться на месте (хорошее сцепление с поверхностью), но если на верхушку желе посадить маленького человечка из конструктора Лего, то он будет немного не поспевать за движением тарелки из-за асинхронного колебания пудинга, на котором он находится. А сейчас представьте, что в данном случае это «желе» - заднеприводное, мощностью в 660 л.с. Добавьте сюда определенную частоту трения колес об арки (несмотря на смехотворно тонкую 30- и 20-профильную резину) и довольно частые пробои до буфера (ограничителя сжатия подвески), вот тогда вы поймете, почему мы не ездим на Gemballa слишком уж часто. Именно так себя и повел автомобиль на западной петле тестовой трассы, к тому же пришлось испытать дополнительное волнение, вызванное совершенно неинформативной педалью тормоза. Результат прохождения западного кольца составил 1:24.2 что на 0.65 sec медленнее стандартного 997 Turbo. Таким образом, имя авто - Avalanche в переводе с английского «лавина» – продиктовало непредсказуемость и связанный с нею страх – главные характеристики одноименного природного явления.

Спустя несколько недель наступила очередь TechArt GTstreet. Эта машинка с мощностью 633 л.с. была оснащена механической коробкой передач, поэтому заставила нас немного попотеть, прежде чем показала все, на что способна. До 100 километров в час на мокрой трассе GTstreet разогнался за 3.8 с. Делается это так. Затягиваете ручной тормоз, с помощью которого вы сдерживали полноприводную трансмиссию, одновременно резко и полностью отпустите сцепление и ручник, пробуксуйте колесами, держа правой рукой рычаг переключения передач, прислушайтесь к реву оборотов, чтобы понять, когда переключать с первой на вторую, переключите, перенесите правую руку на рулевое колесо, подождите пока пробуксовка на второй скорости стихнет и подготовьте себя



к переключению на третью. К тому времени, когда настанет очередь третьей скорости, вы уже преодолеете барьер в 160 километров в час, что произойдет через 7.7 с. И когда вы будете на отметке полумили, то достигнете 240 километров в час... GTstreet просто взрывается энергией! Торможение при 275, хотя чувствовалось, что можно было дотянуть и до 290 км/ч.

Проезжая Бедфорд, по пути из Милбрука, TechArt получил свою порцию внимания, что вполне ожидаемо для машины с зеленым ободом на колесах.

Надо отметить, что это авто обладает намного более жесткой подвеской, чем Gemballa, а это значит, что водитель лучше чувствует автомобиль. При желании, можно отключить режим «Sport» и вы получите более комфортную подвеску. Мощный двигатель так же необыкновенно отзывчив, что оказывает

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

PERFORMANCE	GEMBALLA	TECHART *
0-30	1.5	1.7
0-40	2.0	2.2
0-50	2.7	3.2
0-60	3.5	3.8
0-70	4.3	4.5
0-80	5.3	5.8
0-90	6.8	6.7
0-100	8.3	7.7
0-110	9.9	8.8
0-120	11.7	10.6
0-130	14.7	12.0
0-140	17.8	13.6
0-150	21.7	16.6
0-160	-	18.8
0-170	-	21.5
1/4 MILE		
sec	11.8	11.9
speed	120.6	129.1
BRAKING		
100-0	4.5	4.4
	308.3ft	318.6ft

* При прохождении мокрой трассы



Слева: два автомобиля хороши на прямой трассе (для заметки, 997 Turbo 0-100 4.0 с, 0-160 8.7с).





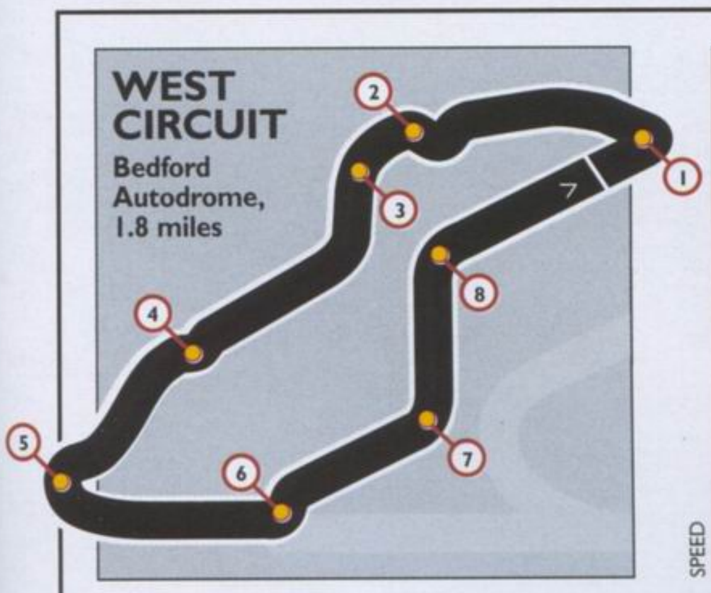


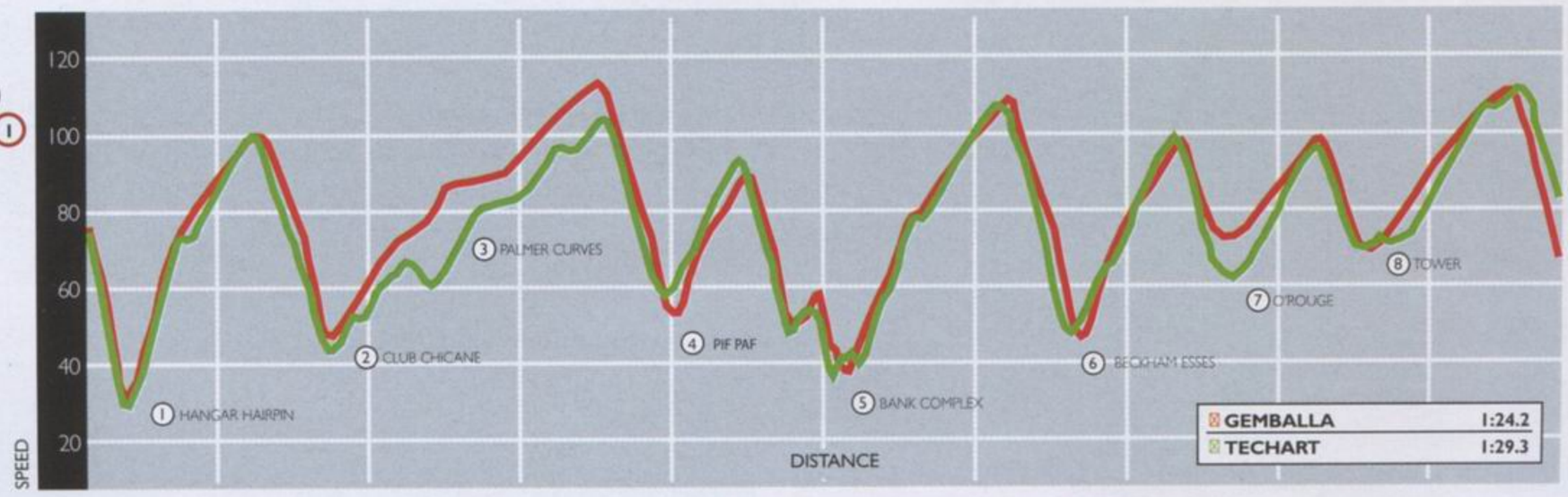
неоценимую помощь при движении в трафике.

Возможно, менее мощный автомобиль показал бы лучший результат на кругу, так как львиная часть времени была потеряна на преодоление избыточной поворачиваемости и низкого сцепления с поверхностью, несмотря на широкие 12-ти дюймовые задние колеса. Как и Avalanche, GTstreet ведет себя недостаточно уверенно при торможения, что делает «чистый» проход кольца практически невозможным. Отсюда и лучшее время 1:29.3

Итак, нужно ли тюнинговать 911 Turbo? Если вы хотите получить суперкар до мозга и костей, то нужно. Правда и сам 911 никогда не был заурядным авто. А после того как с его подвеской и колесами немного поиграли для большего соответствия мощному двигателю, это повлияло на остроту управления и негативно сказалось на уровне обратной связи. Особенно это было заметно на примере Gemballa. Поэтому заводской 911 Turbo абсолютно не потерял своей первородной привлекательности.

Но, не смотря на все сказанное, Porsche несомненно по-прежнему остается предметом вожделения неугомонных любителей экспериментов. Как пел Карли Саймон: «Никто не делает это лучше».





▲Различные условия для двух машин - для Gemballa сухая трасса, а для TechArt мокрое полотно - но при этом обе разочаровали на реальной дороге. Gemballa вела себя неуверенно, задние колеса все время касались колесных арок. TechArt был жестче и результативнее, но проиграл в стабильности во время торможения и поразил неожиданной избыточной управляемостью во время прохождения поворотов. Несмотря на это, его поведение в сырую погоду можно сравнить с Murcielago. А вот с двигателями все было в порядке...

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Текст Игорь Кравцов

Фото Алексей Таврин, Porsche AG.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

PORSCHE CAYENNE GTS:

Открытие *старого света*

Верить можно только в то, к чему никогда не прикасался. Знание, как правило, убивает веру. О существовании автомобиля Porsche Cayenne GTS украинцы знали давно. Теперь, пришла пора испытать веру во внедорожник-люкс знанием.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

У читателей и телезрителей часто возникает вопрос: как организаторы определяют место для тест-драйва того или иного автомобиля? Сказать, что место всегда в точности совпадает с позиционированием марки — не скажешь. Подумать, что именно в этой стране находится большинство потенциальных покупателей — тоже не подумаешь. Остается одно — природа. Ее красоты могут с одной стороны приукрасить экстерьер автомобиля, с другой — сгладить «неровности», возможно присутствующие во внешнем облике. Но уголков с нетронутыми прелестями природы в той же Европе, пока еще к счастью, полным-полно. Так к чему же ведется привязка к местности для той или иной марки? Для полного раскрытия этого вопроса нужно писать отдельную статью. Однако на примере тест-драйва нового Porsche Cayenne GTS, который проходил в Португалии, мы приоткроем часть этой тайны.

Находясь на границе огромного континента и не менее большого океанского простора, невольно понимаешь ценность понятия «золотая середина». Это когда не хочется ни нырять в бурлящую бездну, ни оставаться на скучной суше: хочется навсегда зависнуть в воздухе, где-то на линии крутого прибоя, где настойчивые поцелуи волн отстраняются невозмутимыми скалами. Именно отсюда друг и соратник Христофора Колумба — Америго Веспуччи — снарядил в начале XVI-го века экспедицию к материку, который позже назвали его именем. Именно



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



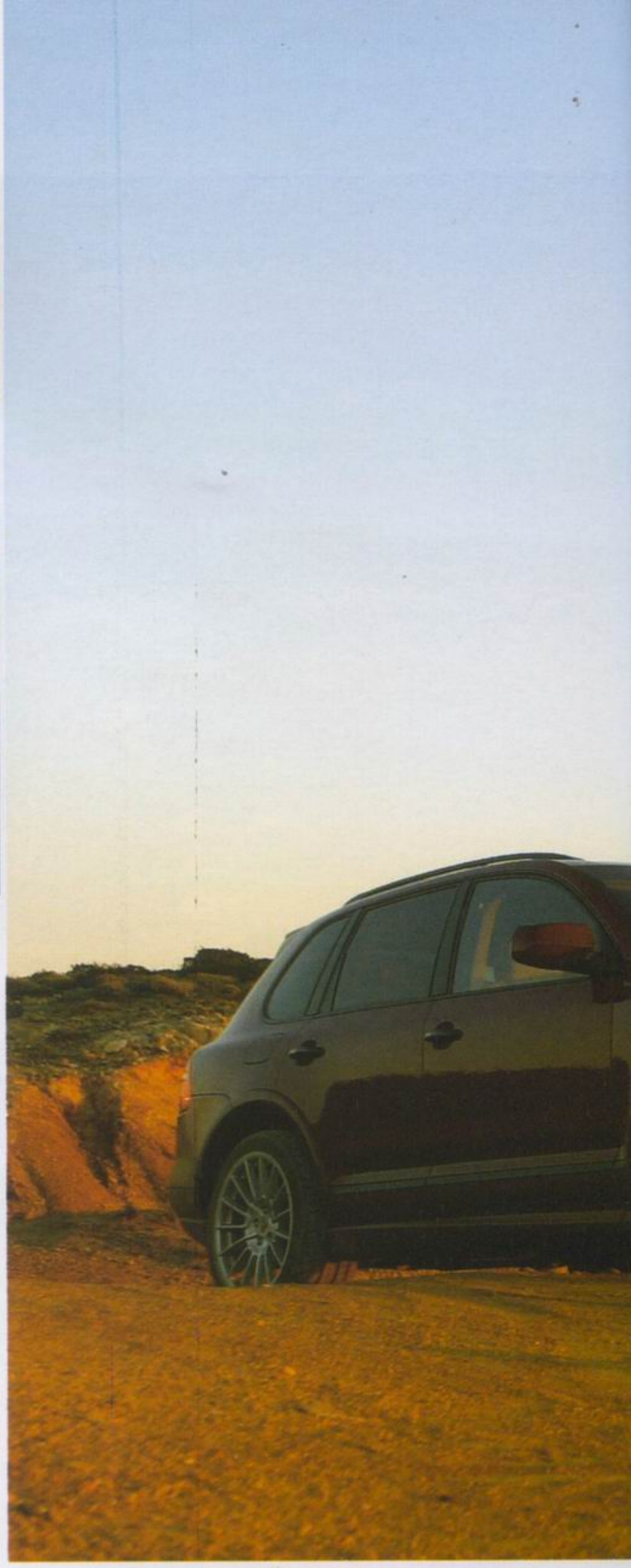
отсюда началось и наше путешествие на Porsche Cayenne GTS, целью которого было открыть и полностью исследовать ощущения, даруемые этой сухопутной каравеллой.

Письменных заметок о путешествиях Веспуччи к берегам Южной Америки практически не сохранилось. В 1504 г. книготорговец Иоганн Оттмар, ранее издавший «Третье путешествие» итальянского мореплавателя, соединил название «Новый Свет» с именем Америго. Но нигде нельзя найти малейшего указания на то, что самому Веспуччи было известно об этом, или что он этому содействовал. И, знаете, сие к лучшему. Мысль сказанная, все-таки есть ложь. Разве можно представить, каково это — описывать новый чарующий мир и при этом сохранить в словах полноту эмоций, переполняющих сознание открывателя? Можно, потому что как раз сейчас мы попытаемся сделать то же самое: на словах передать очертания Porsche Cayenne GTS. Честное слово, занятие неблагодарное — экстерьер автомобиля нужно не рассматривать, а буквально щупать взглядом — тогда быть может и удастся прикоснуться к некой дизайнерской истине. Она, как гребень волны — вроде на поверхности, но суть ее находится

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®





1770. Для сопротивления океаническим волнам средневековая каравелла имела задранный вверх нос. Первые две мачты имели прямые паруса, а последняя — косой парус. У нашего испытуемого понятия безопасности совершенно иные, ультрасовременные. Передние боковые стекла впервые имеют водоотталкивающее покрытие, изготовленное с использованием нанотехнологии. Встречный ветер не рвет паруса, а несет корабль в указанном капитаном направлении.

С направлениями на суше туго. Это в океане можно плыть, куда хочешь, а здесь — только туда, куда позволяет дорога. В 1503-м году каравеллы Веспуччи достигли бухты «Всех святых». Высадившийся отряд впервые поднялся на крутой уступ Бразильского нагорья и проник на 250 км в глубь континента. Мы повторили почти такой же путь с точностью до наоборот — с ровного шоссе взобрались на высокий утес, от-

гораздо глубже. Если раньше эстетам от автодизайна казалось, что Cayenne — это поправившаяся 911-я модель, то теперь эта ирония исчезла, как мрак на свету. Разогнала тьму оригинальная и раздавшаяся в размерах светотехника. Фары, увеличенный передний бампер и крылья новой формы сделали облик авто абсолютно цельным: симпатичная мордашка сменилась благородным лицом. Родственными остались передний бампер с внушительными воздухозаборниками и спойлер на кромке задней двери. Дорожный просвет GTS по сравнению с базовой моделью уменьшен на 24 мм. А вот расширители колесных арок увеличены и оставляют место для 21-дюймовых легкосплавных дисков. Инженерские труды по разработке кузова привели к снижению коэффициента аэродинамического сопротивления до отметки 0.35. В довершение всех прелестей еще одна, эксклюзивная: лишь для версии GTS доступны два оригинальных варианта окраса кузова: красный GTS Red и золотой Nordic Gold Metallic. Цвета способны вызывать эмоции. Точно так же, как и модели Cayenne. В дополнение к эксклюзивным, Вы можете выбрать два лакокрасочных покрытия без эффекта "металлик" и восемь колоров с эффектом "металлик". Внешний вид корабля, на котором мы бороздим не атлантические воды, но португальскую сушу, оказался под стать романтическому настроению первооткрывателей.

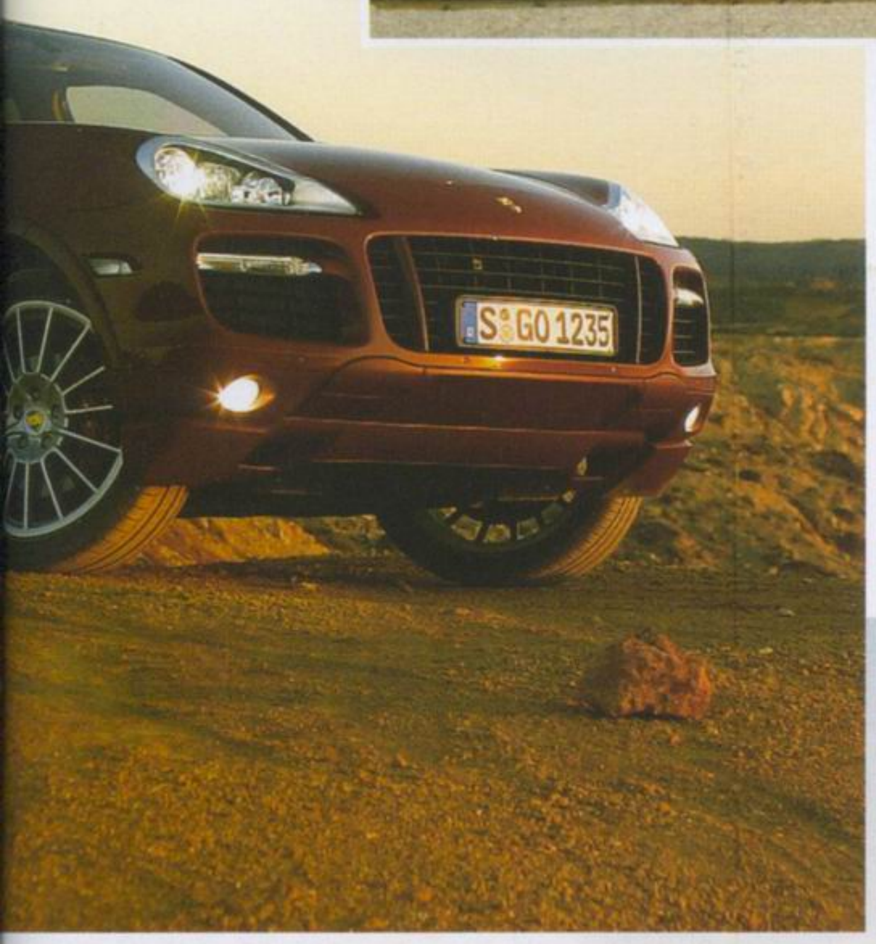
Родившись в семье нотариуса, Веспуччи получил домашнее гуманитарное образование, и долгое время служил в банкирском доме «Медичи». Затем он переехал в Испанию, где работал агентом той же фирмы, в основном занимаясь оснащением судов. Америго досконально изучил устройство кораблей, освоил навигацию и астрономию, составлял навигационные карты. Тогда неверно составленная карта означала смерть экипажа.

Далее Веспуччи перешел на испанскую морскую службу, принимал участие в экипировке второй и третьей экспедиций Колумба. До сорока пяти лет флорентиец никуда не плавал, «подтягивая» теорию морского дела. Кажется, по аналогичному пути пошли и конструкторы из Цуффенхаузена, разработавшие внутреннее пространство и начинку Cayenne GTS. Они сначала все обдумали, а затем отправились в «дальний поход», чтобы принести обладателям машины комфорт и подлинное удовольствие от вождения. В салоне автомобиля наряду с роскошью хорошо ощутима спортивная атмосфера. Выражается она в оригинальном щитке приборов: под единым козырьком расположены пять колец различного диаметра. В центральной части — монитор, на него выводятся показания бортового компьютера. Ниже — два указателя: уровня топлива и температуры силового агрегата. Слева тахометр, справа — спидометр. Особые поддерживающие сиденья для повышения комфортности и всюду отделка алькантарой. Так что интерьер нового Cayenne – это просто пиршество для ощущений. Массивное торпедо обшито натуральной кожей. Этот же материал украшает обод рулевого колеса, ручки дверей и рычаг переключения передач. Задние сиденья складываются, увеличивая объем и без того немаленького багажного отсека со стандартных 540 л до

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®





куда практически было видно Америку и пугающую перспективу свалиться в пропасть. Слава богу, ничего страшного не произошло, зато теперь мы можем поделиться полной гаммой впечатлений о ездовых характеристиках Porsche Cayenne GTS, как на ровной дороге, так и на пересеченной местности. Главной чертой новинки можно считать форсированный до 405 л.с. атмосферный мотор V8 с непосредственным впрыском топлива.

Спортивный дух помимо антуража также создается двухрежимной выхлопной системой: если нажать кнопку Sport, то в заднем глушителе откроется дополнительная камера, уменьшающая противодавление и обогащающая звук двигателя гоночными нотками. Такой выхлоп как опция был доступен Кайеннам и раньше. А вот «короткую» главную передачу с отношением 4.1 вместо стандартных 3.55 раньше заказать было нельзя. Здесь же



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

[Porsche CAYENNE GTS]

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

'Если в начале XVI-го века европейцам приходилось плыть за открытиями далеко на запад, то в наши дни их можно делать, не покидая своих городов'

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



она «в базе», как и «честная» механическая коробка передач. А эффективность форсированного 4.5-литровый двигателя придает внедорожнику повадки суперкара. Самый спортивный внедорожник Porsche комплектуется 6-ступенчатой механической коробкой передач (хотя предусмотрен и вариант с «автоматом» - Tiptronic S). Это позволяет разгонять-ся до 100 км/ч за 6.1 с. GTS серийно комплектуется постоянным полным приводом с системой регулировки тяги Porsche Traction Management, а также адаптивной ходовой частью PASM. В комбинации с заниженным на 24 мм по сравнению с Cayenne S клиренсом, Porsche Active Suspension Management делает полёт автомобиля по бездорожью почти незаметным — сглаженным и мягким. Два активных стабилизатора системы подавления кренов PDCC с гидравлическими поворотными двигателями создают опорный момент, сглатывая наклоны. Впрочем, и без PDCC новый GTS, по сравнению с Cayenne S, стал острее в управлении и куда динамичнее при прохождении поворотов. Увеличение отрицательного угла развала колес позволяет GTS достигать более высоких поперечных ускорений, а установка жесткого переднего стабилизатора заметно снизила боковые крены. Но в горах даже при огромном количестве электронных помощников следует быть аккуратнее. При агрессивном стиле управления достоинства новинки могут превратиться в недостатки. Во-первых, как и у любого спортивного автомобиля, грань, отделяющая разумный риск от аварийной ситуации, тонка. Во-вторых, несмотря на мощную тормозную систему с функцией самостоятельного повышения давления в приводе при резком отпускании педали газа, не стоит забывать, что Cayenne GTS все-таки не спорткар. А совладать с инерцией 2.5-тонного

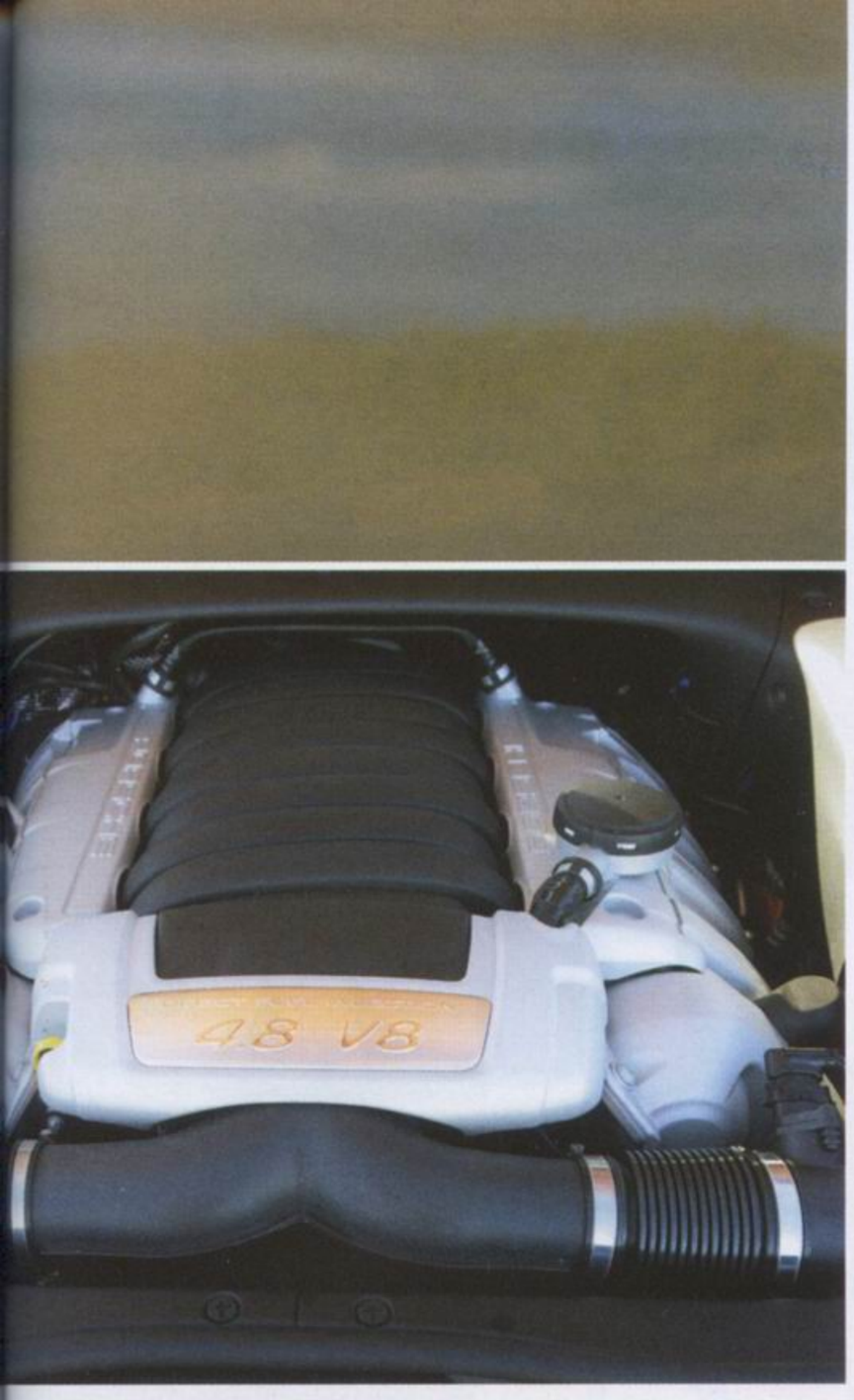






www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



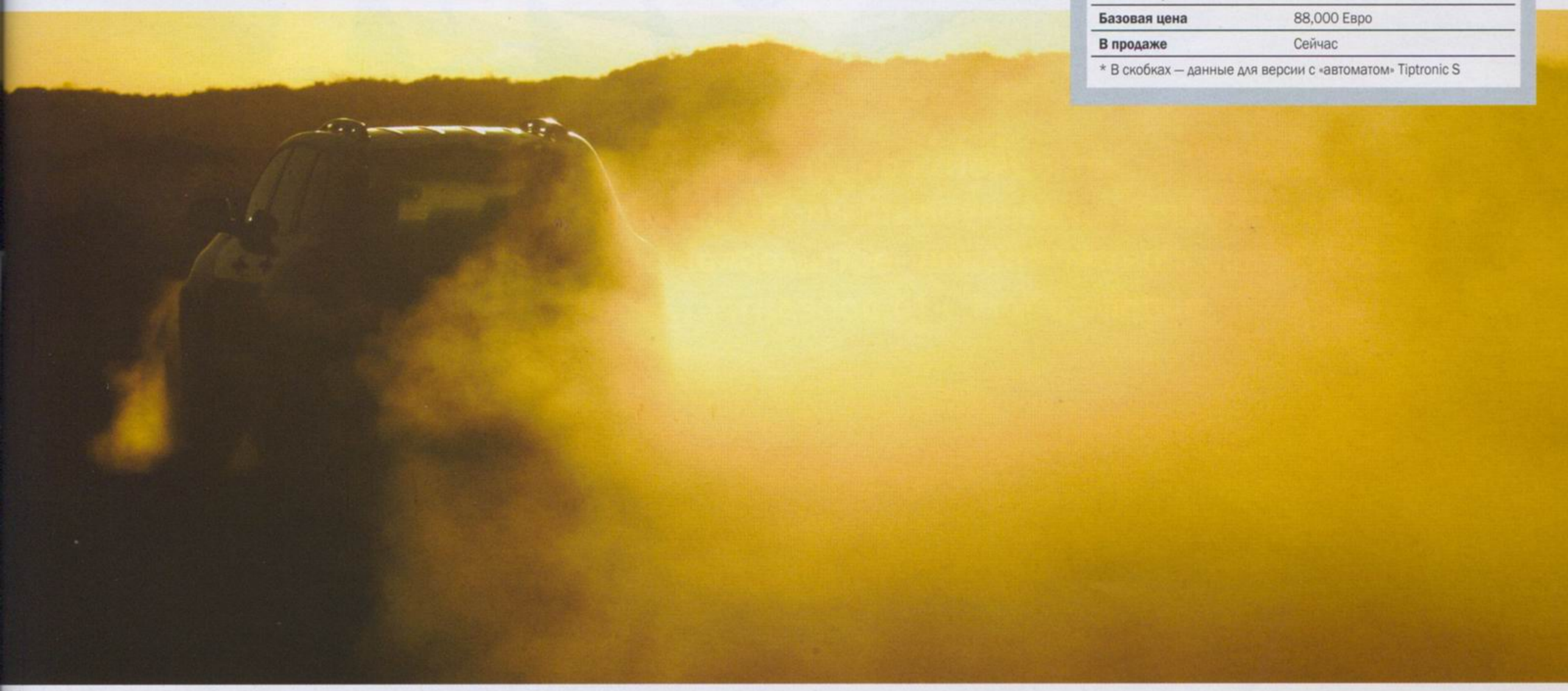
ми — по образу и подобию Porsche 911. Плюс — у водителя есть волшебная кнопка «Sport», которая обостряет отклик на педаль газа, заставляет быстрее работать коробку передач и зажимает подвеску. На ходу автомобили Porsche можно сравнивать только с автомобилями Porsche. Машина очень цепкая, устойчивая, отзывчивая на команды водителя, управляется легко и непринужденно. Динамика разгона этого двухтонного автомобиля впечатляет. И только показания приборов возвращают шкипера на землю: вроде, все писаные и не писаные правила навигации нарушены, а ты и не заметил этого. Есть у нового Cayenne и другая ценная черта: он предназначен не только для скоростных бросков по автобанам и штурмов песчаных и земляных насыпей, но и прекрасно ведет себя при спокойной езде по городу. Как говорится, надежен и в бурю, и в штиль.

мечтали в начале статьи, стоя на береговой линии, разделяющей португальский берег и Атлантический океан. Если в

Технические данные

Двигатель	V8 бензиновый, с непосредственным впрыском
Расположение	Спереди, продольно
Рабочий объем	4806 см³
Диаметр цилиндра/ход поршня	96.0/83.0 мм
Макс. мощность	405 л.с. при 6500 об/мин
Макс. момент	500 Нм при 3500 об/мин
Коробка передач	Механическая, 6-ступенчатая (автоматическая, 6-ступенчатая)*
Привод	Постоянный полный
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором
Передние тормоза	Дисковые, вентилируемые
Задние тормоза	Дисковые, вентилируемые
Шины	295/35 R21
Масса (снаряженная)	2225 кг
Максимальная скорость	253 (251) км/ч
Время разгона 0–100 км/ч	6.1 (6,5) с
Базовая цена	88,000 Евро
В продаже	Сейчас

* В скобках — данные для версии с «автоматом» Tiptronic S



внедорожника, да еще в горах, — задача не из легких.

На равнине скорость практически не ощущается: автомобиль словно выдергивает водителя из реальности. Предельные боковые ускорения, если верить инженерам, достигают 0.93 g против 0.8 g в среднем у внедорожников со спортивными чертами. Раньше электронноуправляемыми амортизаторами PASM комплектовались только Cayenn'ы с пневмоподвеской. GTS впервые получил их в сочетании с обычными пружина-

Бывает, открытия делаются случайно. Христофор Колумб думал, что приплыл в Индию, автомобилисты, которым на жизненном пути повстречался Porsche Cayenne S или Turbo, вероятно, тоже считали это открытием, не до конца понимая всех прелестей второго поколения внедорожника. Но на каждого Колумба найдется свой Америго Веспуччи. Переплыв на другой берег впечатлений от Porsche Cayenne GTS, можно констатировать: что этот автомобиль и есть та самая «золотая середина», о который мы

начале XVI-го века европейцам приходилось плыть за открытиями далеко на запад, то в наши дни их можно делать, не покидая своих городов. И коль уж на земном шаре не осталось белых пятен, а значит и мест, которым требуются новые названия, то имя Cayenne GTS можно использовать в других целях. Например, назвать так не только марку машин класса «люкс», но и седьмое чувство, присущее исключительно жителям мира моторов. Чувство собственного автомобильного достоинства. ■

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Соотношение Сил

У модели M3 от немецкого концерна BMW есть множество неоспоримых преимуществ перед конкурентами. Но когда на одну трассу с ним выходит IS-F от Lexus с пятилитровой «восьмеркой», с её 423 лошадиными силами, вопрос о том, кто победит, становится не столь однозначным.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

LEXUS IS-F v BMW M3

Текст Генри Кетчпоул
Фото Кенни Пи

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



Узкая извилистая трасса. Как видите, начинается она на одной странице, продолжается на другой, и уходит в манящую перспективу, сливаясь в сплошную интригу. Вы, никогда не узнаете прелесть этой дороги, не попробовав самостоятельно прокатится по ней. Наш фотограф Кенни Пи замечает, что в этой машине практически не трясет, ведь это не езда по пресловутой трассе M42, потому есть возможность, как следует прицелиться объективом и сделать несколько эффектных снимков.. Пейзаж обещает ему возможность заполучить отличные фотографии. Отказать ему невозможно, поэтому забираемся в красные (не только по цвету, но и от слова «красивые») автомобили - только что из мойки - и выезжаем из городка Райадер на неизведанные просторы Уэллса. Конечно, если у вас есть лишние пятьдесят тысяч на мощную и быструю машину (или вам нравятся мысли о том, как бы вы их могли потратить), то у вас есть богатый выбор. Первым на горизонте был Audi RS4, ответом на который стал V8 M3 от BMW. Mercedes тоже решил не молчать и сделал ответных ход, выпустив C63 AMG. Даже Vauxhall сказал свое веское слово диким VXR8 Supercharged. Тем не менее, в реальности первым по страницам evo едет M3, и это лидерство подтверждается рядом причин.

Может быть, соперник Lexus уже исчерпал свои возможности за время пребывания на Британских островах? Ведь, IS-F (F относится к спидвею на Фудзияме, родному автодрому автомобиля) обладает всеми необходимыми качествами искомого жанра: 423 л.с. при 6600об/мин, V8 с крутящим моментом 505 Нм, задний привод, 8-скоростная коробка передач. Да-да, с глазами у вас все в порядке, именно «восьмискоростная»!

Можно просто держать гладкий «камешек» ключа в кармане, чтобы ощущать себя хозяином Lexus. Ну а когда садишься внутрь, - становишься почти полноправным хозяином. Кресла большие и мягкие, в то же время не настолько спортивные, как «ковши» RS4. Немного страшновато - а вдруг они не смогут удержать «в седле» во время полета? Досужему обывателю, оказавшемуся в кокпите, может показаться, что руль находится далековато. Но не надо спешить с выводами: поставьте ногу на педаль тормоза и включите зажигание - пятилитровый мотор оживет мягким урчанием - а руль сам опустится и «приедет» к водителю.

Позади него на «слепом» циферблате зажигаются голубые стрелки и белые шкалы приборов. Вообще смесь этих цветов весьма интересное решение интерьера IS-F: на креслах и руле - едва различимая голубая строчка, а центральная консоль с панелью изготовлены из яркого серебряно-белого углеволокна. Нечего и говорить, в салоне находиться более чем приятно, единственное на что неблагосклонно пал взор - немного дешево выглядящие кнопки вокруг сенсорного экрана. Для машины за 50.000 фунтов стерлингов это уж очень по -тойотовски, особенно, в частности если сравнить с чувствительным управлением системы iDrive у BMW M3.

А вот снаружи к IS-F не придерешься. Любую критическую мысль отгоняет стремительно заостренный нос с задиристым передним бампером. Восемь цилиндров разом выдают звук, громкость которого на первый взгляд ненамного сильнее приглушенного бормотания, а во время езды он чуть громче звука, слышимого из роскошного салона. Но - странное дело - есть в этом бормотании двигателя какое-то безмятежное спокойствие…



Через пару миль дорога сужается и многообещающе идет под уклон. С одной стороны появляется каменистая поверхность, с другой - железные ограждения, оберегающие лихих ездоков от соскальзывания.

Выезжаем на гористую местность – и мне четко слышится захватывающее «Wow!», исходящее из M3, когда нашему взору предстает плотина, достойная внимания Эскадрона 617 (был в Англии такой летный отряд, который бомбил дамбы). Пенящаяся вода бьется о камень, а солнце подсвечивает брызги и пену внизу. На самом деле, это захватывающее зрелище, и я думаю, что никто из

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Выше: рычаг переключения КПП несколько отдает ширпотребом, но в целом в салоне находиться более чем приятно, чего и можно было ожидать от Lexus.



‘Может быть, соперник от Lexus уже исчерпал свои возможности за время пребывания на Британских островах?’

нас не ожидал увидеть ничего подобного, во время нашего скрупулезного выбора места на карте для сравнительного теста.

После недолгой паузы устроенной ради того, чтобы сделать пару фотографий, мы продолжили наш путь, и тут же наткнулись на новый сюрприз. До этого бесшумный Lexus вел себя тихо, но как только я отважился увеличить обороты до отметки 3700, он словно переступил через некую магическую грань. Извергся фантастически громкий рык, как только открылся второй впускной канал, и IS-F резко бросился вперед с новой силой. Рев исчезает, как только коробка передач переключается на повышенную передачу. Но теперь-то я знаю, что нужно сделать, чтобы у автомобиля открылось второе дыхание.

Чтобы выжать из IS-F максимум нужно использовать его только в режиме Sport. И здесь выясняется, что Lexus еще не достаточно освоился в производстве автомобилей с высокими динамическими характеристиками, как у BMW. Например, если немцы устанавливают кнопку «M» на рулевое колесо и располагают в один ряд кнопки Power, EDC и DSC непосредственно рядом с рычагом переключателя скоростей, то Lexus запрятал переключатель sport switch так хорошо, что в пору кричать: «Я иду искать!». На нажатие кнопка тут же откликнется - из укромного места рядом с рулевой колонкой. Щелкните ее и переключите коробку в ручной режим. Перед вами полная свобода действий: хотите - переключайте скорости подрулевыми лепестками, хотите - раскручивайте коленвал до 7000 оборотов для переключения в автоматическом

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



режиме. Режим Sport не только регулирует скорость переключения передач, но и усилитель рулевого управления. Таким нехитрым способом мы заставили машину показать, на что она способна. При каждом прохождении стрелки тахометра отметки в 4000, седоков вдавливает глубоко в кресло, в то время как поток энергии вырывается во время каждого переключения без ощутимых задержек и при этом ускорение непрерывно нарастает.

Можно смело заявить - это неординарное авто.

В действительности, IS-F ведет себя, как будто в нем стоит DSG. Заявленное время переключения передач 100 миллисекунд мысленно пересаживает Вас в Nissan GTR с двойным сцеплением, где при каждом переключении присутствует беспрерывное увеличение мощности. При обратном переключении слышны и чувствуются короткие разрывы выхлопа, а особенно приятное звучание получаешь при переходе с третьей передачи на вторую (хотя здесь перегазовка, получается немного больше, чем следовало бы).

Спустя то короткое время, которое потребовалось, чтобы все это узнать, пейзаж за окнами снова изменился. Теперь проезжаем сосновый лес, который уткнулся в водохранилище, и направляемся к еще двум впечатляющим дамбам. Информационное табло сообщает: мы добрались к Долине Илан, - стало быть, путь еще не окончен. Далее нас заносит в поросшую вереском местность. Единственные её обитатели – это овцы, ягнята и еще может быть школьники, забредшие на экскурсию. Далеко впереди глаз выхватывает отрезки дороги, извивающейся плавным мазком на полотне. Помимо редко встречающихся автомобилей, нашу поездку украшает живописнейший пейзаж горного шоссе, ведущего в Аберистуит. Величие окрестностей заслуживает своей особой песни, а может даже гимна. К счастью, для этого у нас есть два V8, так что мы попросим двигателей спеть. …

Пересаживаюсь в M3 - желая попробовать машину на первом же спуске (хотя, вы же не собираетесь проехаться по такой дороге всего лишь раз, не так ли?) – и обнаруживаю, что салон мрачнее простуженного начальника похоронной службы. Зато налицо отличный уровень механики и инжиниринга - рулевое управление и педали выигрывают у японского соперника. Как на заказ, дорога становится труднее и требует полной концентрации: - неровности на дороге оказываются достаточно серьезными, что заставляет электронные амортизаторы работать в наиболее мягком режиме. Но даже при этом «бумер» едет не всегда плавно, хотя его сцепление с дорогой дает колоссальную уверенность, особенно на передних колесах, которые, казалось бы, никогда и понятия не имели о недостаточной поворачиваемости. В результате, ты бросаешь нос, все жестче и жестче, до тех пор, пока не начинаешь мобилизировать задние колеса, а затем, используя блестяще-чуткий акселератор, регулируешь скольжение кормы.

По такой дороге ты можешь спуститься всего лишь за шесть десятых и при этом насладиться переключением передач и звуком мотора, основой, составляющих характер машины. И общей манерой, с которой M3 привыкла вести дела, но чтобы прочувствовать все, на что она способна, и чтобы пробрало до мурашек, от тебя потребуется немного - нужна решительность. По-настоящему оживить M3, можно только атакуя дорогу: как футболисты атакуют ворота соперника - того требует тренер-двигатель. Необходимо держать обороты двигателя в коротком диапазоне от 6000 и при достижении 8500 оборотов переключаться на следующую ступень, что даст в полной мере оценить магию того, ради чего был создан M Division.

По контрасту IS-F кажется, сдал в характеристиках. Его «чуть» больше крутящего момента в 105 Нм и легкость переключения передач с помощью лепестков предоставляет тебе фантастическую гибкость, если ты едешь по дороге впервые. Рулевое управление с электроусилителем работает четко – имея приемлемые характеристики передаточного числа для удобного переключения передач на руле лепестками. Он меньше наливается тяжестью и потому хуже чувствуется, чем гидропривод BMW, но в целом разница не так уж и велика. В повороте Lexus кажется более простым: кузов удивительно сбалансирован, как для автомобиля весом в 1700 кг. Кажется, нос и корма на дороге перетекают из поворота в поворот, подобно воде в горной реке, и

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

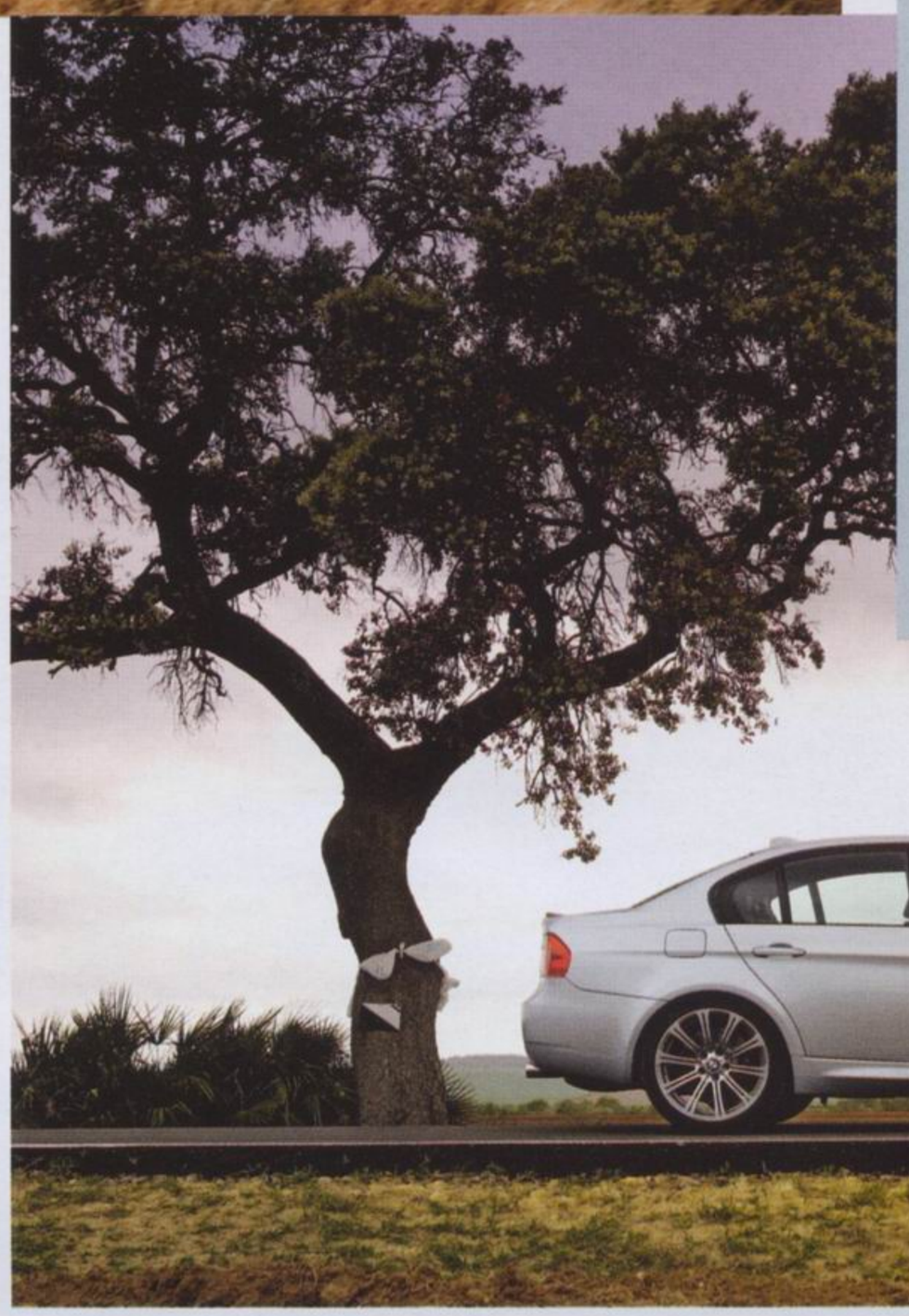
‘Один из самых приятных моментов управления Лексус – это его поведение в поворотах’

Слева: IS-F вполне может посоперничать с M3 в прохождении поворотов.

Ниже: на время нашего теста он еще не добрался до Великобритании, но сейчас седан M3 уже доступен







M3 СЕДАН

«Тестируй - не тестируй, - думает досужий читатель, - а выбирать все равно нужно Lexus, потому что седан практичнее купе». Для пессимистов скажу: недавно вышел в свет четырехдверный M3 седан. Он прошелся по дорогам южной Испании несколькими днями ранее уэльского тест-драйва, братьев-близнецов и отличается не только количеством дверей. Во-первых, седан стоит 49,415, что на 1400 дешевле, во-вторых, если присмотреться хорошенько, можно заметить - у новинки крыша не карбоновая. Хотя в целом, результат придания приземистому седану, вида M3, довольно примечателен.

Когда садишься за руль, чувствуешь, как высокие двери дают ощущение, что ты сидишь ниже, чем в купе. Трансмиссия не была изменена и такая же совершенная, как и всегда, разве что вес автомобиля вырос на 25 кг, что дает потерю динамики при спринте до 100 в 0.1с. Однако шасси немного отличается. Сцепление с дорогой также великолепное, но передние колеса уже немного скользят в «пределе». Это может привести к очень легкой недостаточной поворачиваемости, если требовать от седана слишком многого. А если нащупать верную грань, то автомобиль кажется более сбалансированным, чем двухместный собрат.

Во второй регенерации, M3, выпуск модификации седан почитатели марки не приняли с распростертыми объятиями. На сей раз BMW собирается продать 400 таких машин в Великобритании. В то же время в кузове купе планируется реализовать 1700 единиц. Так что, возможно, седан и станет любимым детищем британцев. Любимым, но очень тайно.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

‘У каждой из машин есть свой особый шарм, заставляющий меня поверить в то, что именно она сможет победить...’

ты можешь играть, этим балансом. Входим в поворот, под сброс газа, нагружаем передок, и, пройдя апекс, открываем газ, слышите, как мягко и плавно скользят задние колеса, а вас раздавила волна ускорения из океана удовольствия?

Lexus легко заставить брать барьеры. И в этом, его главный помощник, система управления динамикой VDIM, которая поддерживает его управляемость на должном уровне, данного класса. А когда захочется снять все ограничения и испытать первобытный восторг от мощи пятилитрового агрегата, отключив все системы стабилизации, вас огорчит тот факт, что на помощь не придет автоматическое тормозное устройство, перераспределяющее момент на загруженное колесо, работающее с задним дифференциалом (ECB LSD). (такая же система воплощена в C63 от Mercedes и в маленьком брате M3 - модели 135i, но там – она остается на страже и после отключения систем контроля тяги потому эти машины едут быстрее с распущенными ошейниками). Результат получается сомнительный: трудно понять, когда задние колеса восстановят сцепление, при срыве в пробуксовку и сколько нужно времени, для убийства шины внутреннего приводного колеса, неистово сгорающего в бешеном буксе. Решить проблему помогает включение VSC в спортивный режим, и управление становится прежним.

Когда M3 теряет контакт с дорогой, то это происходит так быстро, что тебе не остается ничего другого, кроме как быть таким же быстрым в начальной корректировке, а также храбрым с акселератором, чтобы поддержать этот безумный дрифт. В то же время, у M3 нет никаких проблем с плавностью хода и точностью педали акселератора - двигатель работает на полную мощь, правая педаль становится чутким инструментом к малейшему изменению содержания дорожного полотна.

Сильные ветра приносят в Долину Илан дожди, а те постоянно меняют вид ландшафта. Мое мне-





www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

ние колеблется в такт со здешней погодой. Каждый раз, когда сажусь в новую машину, ее уникальный шарм убеждает: победить должна именно она. Двигатель IS-F сам по себе заслуживает награды, несмотря на то, что восемь передач - это, пожалуй, многовато. Зато рулевым лепесткам в удобстве не откажешь. Я порой ловил себя на мысли, что щупаю руль M3 в поиске переключателей, но до июньской презентации M-DCT от BMW придется немного подождать. IS-F должен прийтись по вкусу молодому поколению, которое вечно куда-то спешит. А его заготовки, в настройке шасси могут адаптировать автомобиль к любым вкусам и скоростным предпочтениям.

Но при этом мои предпочтения все же на стороне M3. Хотя бы потому, что он в достатке обладает всеми качествами, которые ценят поклонники марки. Точность и аккуратность - тут M3 вне конкуренции. Модель буквально пленит водителя энергичным поведением и переносит в иную реальность, которая рифмовано называется «наслаждение вождением». Не умом, но сердцем чувствуется: модели M3 дано от природы бросать вызов трассе и уноситься по ней, расплываясь на фотографии одними лишь контурами. ■

С точки зрения удовольствия от вождения, IS-F оказался гораздо ближе к M3, чем мы предполагали. Это приятное пополнение в классе

	IS-F	M3
Двигатель	V8	V8
Расположение	Спереди, продольно	Спереди, продольно
Объем	4969 см³	3999 см³
Диаметр цилиндра x ход поршня	94.0 x 89.5 мм	92.0 x 75.2 мм
Блок цилиндров	Алюминиевый сплав	Алюминиевый сплав
Головка цилиндра	Алюминиевый сплав, 4 клапана на цилиндр, система клапанного распределения dual VVT-i VVT-iE on intake	Алюминиевый сплав, 4 клапана на цилиндр, M Double-VANOS
Система впуска и зажигание	Электронная система управления двигателем, многоточечный впрыск топлива	Электронная система управления двигателем, многоточечный впрыск топлива
Мощность	423 л.с. при 6600 об/мин	420 л.с. при 8300 об/мин
Макс. момент	505 Нм при 5200 об/мин	400 Нм при 3900 об/мин
Трансмиссия	8-ступенчатая, автоматическая, с функцией ручного переключения, задний привод, электронно блокируемый дифференциал, VDIM	6-ступенчатая, механическая, задний привод, самоблокирующийся M дифференциал, ASC, DSC
Передняя подвеска	Двойные рычаги, винтовые пружины, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор	Стойки MacPherson, винтовые пружины, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор
Задняя подвеска	Многорычажная, винтовые пружины, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор	Многорычажная, винтовые пружины, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор
Тормоза	Вентилируемые диски, 360мм спереди, 345мм сзади, АБС, EBD, BAS	Перфорированные, вентилируемые диски, 360мм спереди, 350мм сзади, АБС, EBD, CBC
Колеса	8 x 19 дюймов спереди, 9 x 19 дюймов сзади	8.5 x 18 дюймов спереди, 9.5 x 18 дюймов сзади
Шины	225/40 R19 спереди, 255/35 R19 сзади, Bridgestone Potenza	245/40 ZR18 спереди, 265/40 ZR18 сзади, Michelin Pilot Sport Cup
Масса (собств.)	1714 кг	1655 кг
Мощность/масса	247 л.с. на тонну	254 л.с. на тонну
Разгон 0-100 км/ч	4.9 сек (заявленный)	4.8 сек (заявленный)
Макс.скорость	250 кмм/ час (ограничено)	250 км/час (ограничено)
Базовая цена	£51,000	£50,830
В продаже	Сейчас	Сейчас
evo РЕЙТИНГ	★★★★★	★★★★★

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Итальянский Шедевр

Текст Александр Григоров

Фото Алексей Таврин, Maserati S.p.A.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Новому члену элитной семьи Maserati
дали простое имя GranTurismo, прямо говорящее
о принадлежности к соответствующему классу.
Путь к пониманию этого автомобиля более извилист
и в нашем случае он пролегал по горной местности

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

То, что автомобили итальянской марки являются произведениями дизайнерского искусства, лишний раз напоминать не нужно. Шедевр лучше рассматривать в спокойной обстановке и соответствующем обрамлении. Доломитовые Альпы — местность на севере Италии — как нельзя лучше подходят для тест-драйва Maserati GranTurismo.

Наш путь в горы начался из Больцано — города, являющегося центром одноименной автономной провинции. Его история берет начало еще в 15-м году до нашей эры, когда приемный сын императора Августа Друз подчинил долины Адидже и Исарко, построил здесь мост и сторожевой пост.

История Maserati, конечно, насчитывает не так много лет, но в ней также достаточно ярких страниц. Одной из них стало появление модели GranTurismo. Ее история начинается с 1947 года, когда впервые был показан концепт-кар A6, разработанный знаменитой фирмой Pinin Farina. Это был первый дорожный автомобиль Maserati, выпущенный в количестве 58-ми штук. И почти мгновенно новинка получила многочисленные лестные отзывы за технические характеристики и авангардный дизайн.

Нынешнее поколение сохранило генетическую связь с болидами, побеждавшими в Ле Мане в 50-х годах. Эффекта удалось добиться, устроив чехарду с дизайнерами. В Maserati отказались от услуг дизайнеров Italdesign и опять обратились к Pinin Farina. Новое купе использует укороченную платформу Quattroporte и заимствует у него некоторые дизайнерские элементы: схожей формы воздухозаборник и «жабры» на передних крыльях. Задняя часть купе слегка напоминает автомобили Aston Martin, но при этом она достаточно оригинальна. Кстати, решетка радиатора немного вогнута внутрь, но это еще не самое интересное во внешнем виде передка. На этот автомобиль невозможно прикрутить передний номер, здесь для этого просто нет места. Впрочем, экстерьер Maserati GranTurismo настолько оригинален, что узнать его можно отнюдь не по номерным знакам. Объективно, автомобиль не являет-

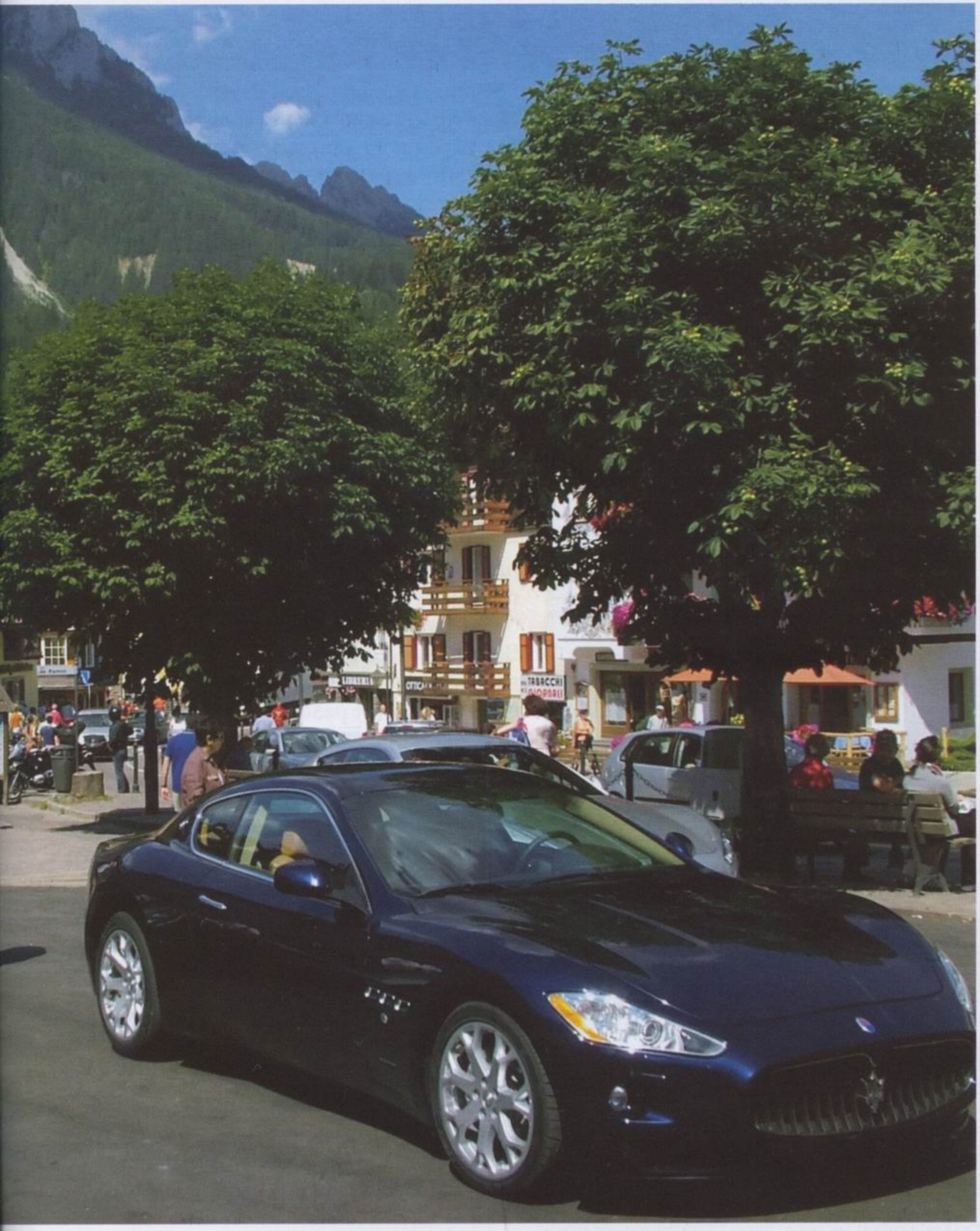


www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

ся самым быстрым, самым мощным и самым маневренным, хотя все эти качества присутствуют в нем в должной мере. Зато что касается внешнего вида, то тут он даст фору едва ли не всем. GranTurismo может безумно нравиться или категорически не нравиться — о вкусах не спорят, — однако вряд ли найдется человек, который равнодушно пожмет плечами. Любуясь альпийскими красотами, мы ловили восторженные взгляды проезжающих водителей. Местные горы и луга для них — картина привычная, а вот видеть подобную красоту на колесах, приходится нечасто.

Любоваться изумрудными склонами Доломитов из салона GranTurismo было приятно вдвойне — и на глаз, и на ощупь. При разработке интерьера особое внимание уделили комфорту и выбору самых качественных и эксклюзивных материалов. Это воплотилось в нежную кожаную отделку, деревянный руль и эргономичные органы управления. Торпедо имеет характерный центральный изгиб, который «указывает» на часы Maserati. Верхняя панель «обтекает» комбинацию приборов с хромированными ободками. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и в длину. Рычаг передач расположен грамотно, имеет небольшие и четкие ходы. Перед рычагом на центральной консоли находится пульт управления климатом и место для магнитолы. В новом Maserati много штучек в стиле Hi-Tec. Например, электронный стояночный тормоз автоматически снимается при нажатии на газ. IT-платформа от Magneti Marelli включает CD-плеер, спутниковую навигацию, бортовой компьютер, 7-дюймовый дисплей, жесткий диск на 30 Гб, возможность подключения мобильного телефона и загрузку данных через USB-порт. Но самая приятная новость заключается в том, что отныне вы сможете наслаждаться путешествием вчетвером, поскольку задние места достаточно гостеприимны для взрослых пассажиров. Доступ назад облегчен откидывающимися спинками сидений, кроме того, они могут продольно перемещаться. Мы же решили не ограничивать себя в перемещениях, благо, извилистые горные дороги это позволяли.



Проводить тест-драйв в таких живописных местах — это издевательство над водителем. Только сосредоточишься на ощущениях от езды, как тут же чудная природа привлекает внимание к себе — приходится начинать все заново. Потому-то, чувства от вождения Maserati GranTurismo так здорово и отпечатались в сознании. Двигателем с нашим подопечным также поделился Quattroporte. Это доработанная версия 4.2-литрового V8, мощность которого доведена, до 405 л.с. Машина оснащена 6-ступенчатым «автоматом» ZF, недавно появившимся на том же Quattroporte. Он умеет работать в четырех разных режимах, определяющихся положением рычага КПП и состоянием клавиш «Sport» и «Ice». В режимах «Auto Normal» и «Auto Sport» умная электроника при помощи датчиков анализирует положение педали акселератора, а также поперечное и продольное ускорения автомобиля и приспосабливается под манеру вождения водителя. При этом в спортивном режиме изменяется не только логика переключения передач, но и поведение систем контроля устойчивости (MSP) и настроек подвески (Skyhook). Нажатием на кнопку «Ice» трансмиссия, двигатель и электронные системы переводятся в режим, предназначенный для езды по скользким дорогам. Наконец, для любителей собственноручно контролировать процесс предусмотрен режим «Manual» — автоматика здесь все равно бдит, подстраховывая водителя на случай, если тот замешкается. При потребности чувствовать себя настоящим гонщиком, можно воспользоваться и подрулевыми лепестками — они

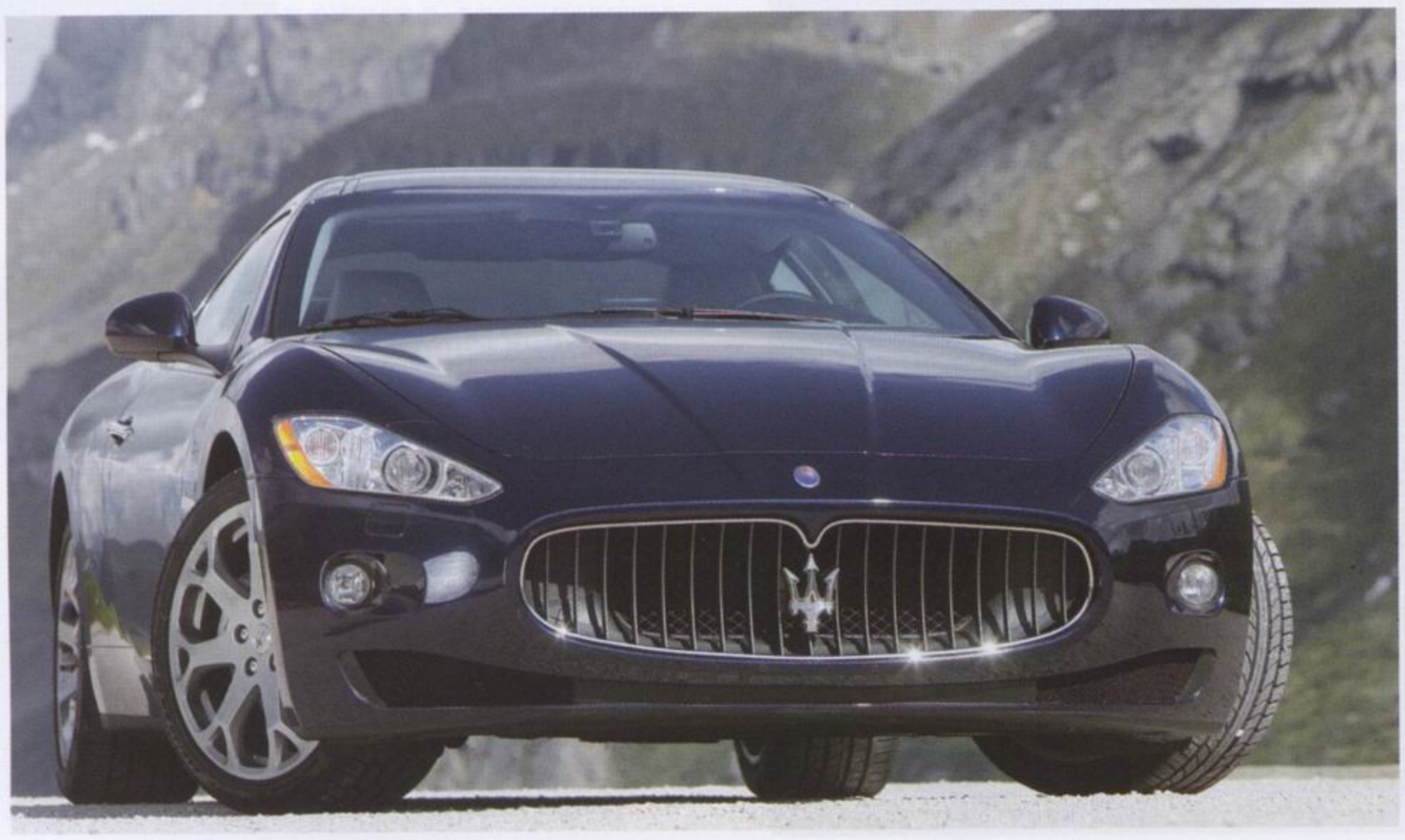
www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

работают и в ручном и в спортивном режимах. Еще одно постоянство, помимо окружающих гор и неба.

Возвращаясь к системе контроля устойчивости MSP, скажем: она состоит из нескольких подсистем и следит за тем, чтобы колеса не блокировались и не буксовали. Также система помогает водителю справляться с боковыми скольжениями. В спортивном режиме опека со стороны MSP слабее: она продолжает автоматически управлять тормозами, однако мощность двигателя при этом не сбрасывается. Иными словами, в смысле управления машина сможет удовлетворить автолюбителей с разным стажем, темпераментом и привычками. А автоматика сделает все возможное, чтобы обеспечить безопасность и комфорт. Не зря в процессе разработки два десятка машин прошли полномасштабные тесты в разных климатических зонах мира — от знойной Южной Африки до снежной Скандинавии, от гоночного трека Фиорано до знаменитого Нюрбургринга. Надеемся, наши исследования в Доломитах тоже достойны мазка в общей картине впечатлений от итальянского суперкара.

Породистый рев движка разогнал патриархальную тишину альпийских гор и унес нас в долину наслаждения драйвом. Подробно описывать управляемость GranTurismo на горном серпантине - увлекательно. Равномерное распределение веса по осям (предмет особой гордости конструкторов) делает отзывы на движения рулем довольно острыми. Благодаря смещенному назад силовому агрегату развесовка получилась почти идеальной — 49:51. Чего не скажешь о самом весе: 1880 кг! Конечно, упрекать итальянку в недостатке динамике грешно, но при этом вас не покидает ощущения слишком мягких реакций в продольных ускорениях. А причина тому, великолепно работающий автомат ZF при переключении. Даже с отключенной системой стабилизации купе разгоняется предельно ровно, без пробуксовки и кормовой раскачки. Благодарить за это, мы должны специально разработанный для GT самоблокирующийся дифференциал: при разгоне он блокируется на 25%, а при торможении двигателем — на 45%, что должно предотвращать ранний срыв в занос при сбросе газа в повороте и обеспечить великолепный баланс управления акселератором. Ввиду сильной загруженности тестового участка выбранного нами, мы не сполна смогли разобраться с управляемостью в предельных режимах, но даже с этим небольшим багажом ездовой практики в GT, можно утверждать, что он, достойный конкурент в своем классе. Для такого большого автомобиля характеристики и управляемость более чем адекватны. Авто отлично держит дорогу на любой траектории и прекрасно слушается руля, который становится ощутимо прозрачнее с ростом скорости. На длинном прямом участке двигатель Maserati наконец продемонстрировал такую тягу, что исчезли все сомнения, которые сверлили сознание на низких скоростях (сказывается большой вес который теряется с ростом скорости).



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Технические данные

Двигатель	V8 бензиновый, с распределенным впрыском топлива
Расположение	Спереди, продольно
Рабочий объем	4244 см^3
Блок цилиндров	Алюминиевый сплав
Головка цилиндров	Алюминиевый сплав, 4 свечи на цилиндр, DOHC
Система впуска и зажигания	Электронная система управления двигателем, многоточечный впрыск топлива.
Диаметр цилиндра/ход поршня	92,0/79,8 мм
Максимальная мощность	405 л.с. при 7100 об/мин
Максимальный крутящий момент	460 Нм при 4750 об/мин
Трансмиссия	Автоматическая, 6-ступенчатая (ZF 6HP26) с подрулевым переключением, привод на задние колеса, MSP
Передняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах ('Skyhook' damping optional)
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах ('Skyhook' damping optional)
Тормоза	Вентилируемые и перфорированные диски диаметром 330 мм, ABS, EBD
Колеса	8.5 x 19 дюймов спереди, 10.5 x 19 дюймов сзади
Шины	245/40 R19 спереди 285/40 R19 сзади
Снаряженная масса	1880 кг
Максимальная скорость	285 км/ч (заявленная)
Время разгона 0–100 км/ч	5.2 с (заявленная)
Базовая цена	£78,950
В продаже	Сейчас

Торможение у автомобиля тоже сверхэффективное и полностью прогнозируемое с первого нажатия на короткоходную педаль тормоза, которое вовсе не требует титанических усилий. Гораздо больше усилий потребовалось, чтобы покинуть горную трассу и вернуться в город, распрощавшись с радугой, в которой сошлись все цвета наслаждения природой и скоростью.

Все наши ощущения сводятся к тому, что мы, за рулем настоящего GranTurismo. Очная ставка с соперниками наверняка раскроет все его слабые (а их не много) и сильные стороны, но в этот раз, нам показалось, что мы попали в рай, настолько окружающий пейзаж и главный персонаж прекрасны!

В Maserati уверяют, что этот мужественный и спортивный автомобиль, предназначен для ежедневного вождения. Счастливым обладателям трезубца на передке можно только позавидовать — ежедневное удовольствие стоит светлой зависти. Но в целом итальянцы выбрали правильное направление — каждодневное соприкосновение с шедевром ведет к духовному совершенствованию. ■

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Соленый морской воздух, еще плохо прогретый утренним солнцем, смешивался со звуками глобального музыкального произведения и беспрепятственно влетал в салон. Он нещадно трепал волосы, бросал их в лицо, заставляя постоянно отвлекаться от узкой извилистой дороги. А музыка наполняла сердце странным трепетом и благоговейным почтением к великим свершениям. Стоило только опустить крышу и шалости юного французского ветра сразу бы прекратились. Но превращать Corvette C6 из роскошного кабриолета в купе с мягким верхом совсем не хотелось.

Conquest of PARADISE

Текст Татьяна Цырфа

Фото Дмитрий Новицкий, Татьяна Цырфа, General Motors

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

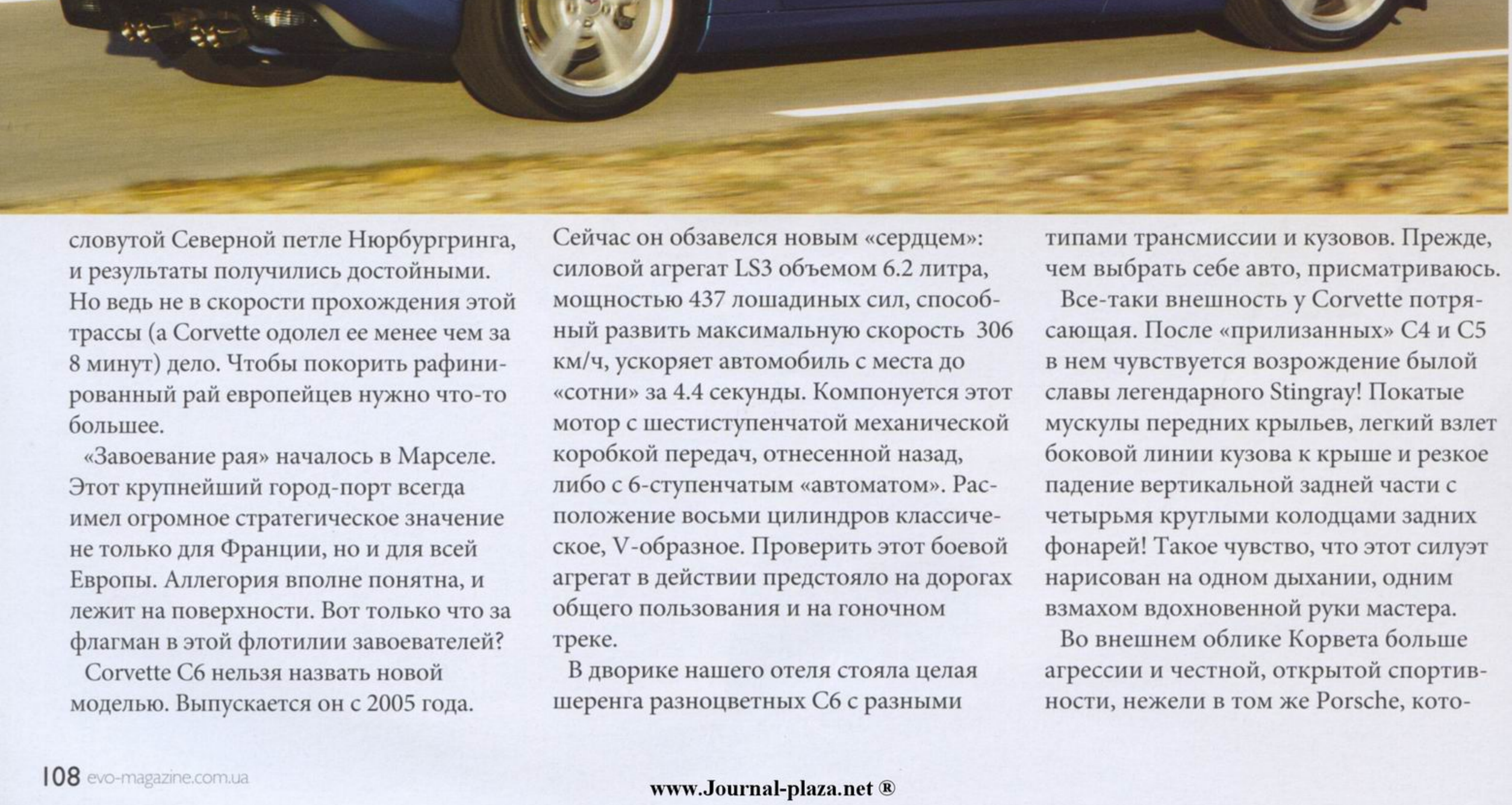
www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



Даже искушенные европейцы нет-нет, да и оборачивались вслед распластанному над дорогой гигантскому спорт-кару, производящему в тихих курортных городках столько разнообразного шума.

Все-таки Corvette здесь пока еще в диковинку. Но только пока. Организаторы выбрали место для презентации C6 не случайно. Компания General Motors давно пытается доказать всему миру, что американские автомобили могут конкурировать с самими популярными автомобильными брендами Старого Света. Видимо, не дают покоя GM и лавры производителя спортивных автомобилей. Новый Chevrolet Corvette C6 был произведен на этот свет как раз, чтобы добыть их. При этом, замахнулись ни на что-нибудь, а на сам Porsche 911! Мол, и испытания проводились на пре-



словутой Северной петле Нюрбургринга, и результаты получились достойными. Но ведь не в скорости прохождения этой трассы (а Corvette одолел ее менее чем за 8 минут) дело. Чтобы покорить рафинированный рай европейцев нужно что-то большее.

«Завоевание рая» началось в Марселе. Этот крупнейший город-порт всегда имел огромное стратегическое значение не только для Франции, но и для всей Европы. Аллегория вполне понятна, и лежит на поверхности. Вот только что за флагман в этой флотилии завоевателей?

Corvette C6 нельзя назвать новой моделью. Выпускается он с 2005 года. Сейчас он обзавелся новым «сердцем»: силовой агрегат LS3 объемом 6.2 литра, мощностью 437 лошадиных сил, способный развить максимальную скорость 306 км/ч, ускоряет автомобиль с места до «сотни» за 4.4 секунды. Компонуется этот мотор с шестиступенчатой механической коробкой передач, отнесенной назад, либо с 6-ступенчатым «автоматом». Расположение восьми цилиндров классическое, V-образное. Проверить этот боевой агрегат в действии предстояло на дорогах общего пользования и на гоночном треке.

В дворике нашего отеля стояла целая шеренга разноцветных C6 с разными типами трансмиссии и кузовов. Прежде, чем выбрать себе авто, присматриваюсь.

Все-таки внешность у Corvette потрясающая. После «прилизанных» C4 и C5 в нем чувствуется возрождение былой славы легендарного Stingray! Покатые мускулы передних крыльев, легкий взлет боковой линии кузова к крыше и резкое падение вертикальной задней части с четырьмя круглыми колодцами задних фонарей! Такое чувство, что этот силуэт нарисован на одном дыхании, одним взмахом вдохновенной руки мастера.

Во внешнем облике Корвета больше агрессии и честной, открытой спортивности, нежели в том же Porsche, кото-

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



рый прячет свой взрывной характер за огромными наивно распахнутыми глазами-фарами и скромными габаритами. С Corvette все становится понятно с первого взгляда. Выбираю себе в попутчики черный кабриолет с механической «коробкой». Легко провожу рукой по полированной поверхности кузова – знакомлюсь. Нащупываю в двери ручку, а тут – кнопка. Электромеханический замок! Чтобы выйти из машины тоже нужно нажать кнопку. Но ее поиски порой затягиваются. Среди россыпи мелких рычажков и кнопочек на дверной панели круглая кнопка открытия двери постоянно теряется.

Протискиваясь между развитой боковой поддержкой кресла и рулем, внедряюсь в салон. Низко падаю практически на асфальт, кожаное кресло прочно принимает меня в свои объятия. Осматриваюсь. М-да! До Porsche все-таки еще далеко! Вроде бы и кожа – качественная, толстая, двухцветная, с двойной прострочкой. Вроде бы и интерьер достаточно дружелюбный, все детали подогнаны без явных огрех, но что-то не так. Нет ощущения, что ты сидишь в дорогом престижном автомобиле. Даже морскому марсельскому воздуху не выветрить американский дух из этого салона! В оформлении приборной панели, да и всего интерьера в целом – простые линии, стандартные решения. Под общим щитком приборов – 6 циферблатов и электронное табло компьютера. Начертание цифр простое: белый цвет, классический шрифт. Никаких изысков или ярких акцентов. Скучновато, одним словом.

Но стоит только легким движением коснуться кнопки «Start» справа от руля, как остатки скуки напрочь сдувает глубоким вздохом мотора. По автомобильному телу проходит легкая дрожь, а из-под капота раздается бархатное бульканье восьми «горшков». Именно «горшков», потому что назвать их безобидным словом «цилиндры» не поворачивается язык. Цилиндры просто не способны «напоить» такой табун под капотом! Вот

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



рый прячет свой взрывной характер за огромными наивно распахнутыми глазами-фарами и скромными габаритами. С Corvette все становится понятно с первого взгляда. Выбираю себе в попутчики черный кабриолет с механической «коробкой». Легко провожу рукой по полированной поверхности кузова – знакомлюсь. Нащупываю в двери ручку, а тут – кнопка. Электромеханический замок! Чтобы выйти из машины тоже нужно нажать кнопку. Но ее поиски порой затягиваются. Среди россыпи мелких рычажков и кнопочек на дверной панели круглая кнопка открытия двери постоянно теряется.

Протискиваясь между развитой боковой поддержкой кресла и рулем, внедряюсь в салон. Низко падаю практически на асфальт, кожаное кресло прочно принимает меня в свои объятия. Осматриваюсь. М-да! До Porsche все-таки еще далеко! Вроде бы и кожа – качественная, толстая, двухцветная, с двойной прострочкой. Вроде бы и интерьер достаточно дружелюбный, все детали подогнаны без явных огрех, но что-то не так. Нет ощущения, что ты сидишь в дорогом престижном автомобиле. Даже морскому марсельскому воздуху не выветрить американский дух из этого салона! В оформлении приборной панели, да и всего интерьера в целом – простые линии, стандартные решения. Под общим щитком приборов – 6 циферблатов и электронное табло компьютера. Начертание цифр простое: белый цвет, классический шрифт. Никаких изысков или ярких акцентов. Скучновато, одним словом.

Но стоит только легким движением коснуться кнопки «Start» справа от руля, как остатки скуки напрочь сдувает глубоким вздохом мотора. По автомобильному телу проходит легкая дрожь, а из-под капота раздается бархатное бульканье восьми «горшков». Именно «горшков», потому что назвать их безобидным словом «цилиндры» не поворачивается язык. Цилиндры просто не способны «напоить» такой табун под капотом! Вот

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



она – вся мощь Америки, брошенная на завоевание европейских просторов.

На холостых оборотах Corvette издает низкий рокот, с бурлящими переливами. Такое чувство, что где-то за горизонтом собирается гроза, а из низких туч уже раздаются предупреждающие раскаты грома. Подстраиваю под себя сидения (угол наклона спинки регулируется вручную, а все остальное - электроприводом), выставляю положение руля (тоже с помощью комбинированного привода). Но не будем заставлять 437 «лошадок» застаиваться в конюшнях. Вперед! На завоевание Старого Света!

Решительно добавляю газ, и звук мотора начинает нарастать, обретая яркие, звонки нотки, переходящие в мощнейший рык на предельных оборотах. И вот уже за окном быстро замелькали виды старинного портового города, яростно запрыгали стрелки приборов на панели, а на спроецированном на лобовое стекло табло, неприлично быстро «побежали» электронные цифры.

Стоп. Чего-то не хватает. Мы же в кабриолете. Значит, крышу – долой навстречу вольному морскому ветру! На ходу открыть крышу невозможно. Автомобиль должен быть неподвижным, зафиксированным ручником. Но прежде, чем включить электропривод, необходимо вручную отстегнуть три фиксатора от рамки лобового стекла. Опять это сочетание электрики и мануала! Но вот крыша уложена в багажник. По салону свободно гуляет морской бриз, и снова можно трогаться в путь. Последний штрих...

Магнитола послушно проглотила тонкую радужную пластинку диска. Vangelis. Его «Conquest of paradise» как нельзя лучше подходит к сегодняшним событиям.

Звуки музыки смешивались с ревом мотора и пронзительным свистом ветра. Под мощные, постепенно нарастающие аккорды, Corvette неумолимо набирал скорость, и звук его мотора вторил динамикам. На плавных перепадах музыкального произведения притормаживаю, под резкий всплеск звуков добавляю газ. Как безукоризненно и послушно ведет себя машина! C6 охотно отзывается на каждое движение педали газа, даже если тихонько тянуться за грузовиком на четвертой передаче на 1000 оборотах, а потом вдруг, увидев «окно» для обгона, подтолкнуть пониженную передачу и вжать педаль акселератора в пол. Разгон последует незамедлительно и напористо, сопровождаемый сочным звучанием V-образной восьмерки и злым рыком выхлопа.

Технические данные

Тип кузова	Двухдверное купе-тарга (двухдверный кабриолет)
Двигатель	Бензиновый, с распределенным впрыском
Число и расположение цилиндров	V8
Рабочий объем	6162 см3
Число клапанов	16
Макс. мощность	437 л.с. при 5900 об/мин
Макс. момент	460 Нм при 4750 об/мин
Привод	На задние колеса
Коробка передач	6-ступенчатая механическая (6-ступенчатая автоматическая)
Передняя подвеска	Независимая, двойные поперечные рычаги, с поперечной композитной рессорой
Задняя подвеска	Независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах
Передние тормоза	Вентилируемые и перфорированные диски диаметром 330 мм
Снаряженная масса	1461 (1508) кг
Длина/ширина/высота	4435/1844/1244 мм
Колесная база	2685 мм
Объем багажника	637 (295/212)** л
Максимальная скорость	306 км/ч
Время разгона 0–100 км/ч	4.4 (4.6)* с
Емкость топливного бака	68 л

* – с автоматической КПП
** – в кузове кабриолет

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®



Но какой же он все-таки огромный! На изящных узких улочках старинного города и бесконечных круговых развязках Corvette выглядит просто слоном в посудной лавке. По истине – флагман! Перед каждым поворотом осторожно притормаживаю, потому что боюсь не вписаться широченным двухметровым капотом в узкий проезд. Да и движение по городским улицам – одно мучение. Тяжеленное сцепление, огромный объем двигателя, постоянные рывки и клевки, нескромные габариты. Все это делает Corvette совершенно непригодным для езды по европейским городам. Здесь ему слишком мало места! Не выказать всего потенциала шасси и мотора, негде рыкнуть звонким голосом, некуда устремиться на своей предельной скорости. Прочь из тесных каменных объятий Марселя!

Музыка достигает своего кульминационного момента, и апогей произведения совпадает с низким полетом Corvette над автобаном. Педаль газа – в пол до упора, стрелка тахометра заваливается



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

в красную зону, щелчок ограничителя, резко передергиваю передачу вверх, и снова – педаль в пол! Стрелка спидометра застыла где-то в районе отметки «250 км/ч», для кабриолета – предел. А из динамиков грохочет мощная, глобальная музыка, перекрываемая ревом 437-сильного двигателя. Вторя и подбадривая друг друга, звуча в унисон, автомобиль и музыка неумолимо летели к своей цели: произведение композитора – к финалу, произведение конструкторов – к гоночному треку.

Над Paul Ricard во всю буйствовала весна. Запахи цветущих садов смешивались с запахом жженой резины и перегретых тормозных дисков. Воздух то и дело рассекали остервенелые стоны мотора и визг резины. Вот где можно прочувствовать всю мощь этого американского демона. Тут ему светофоры не помеха. Здесь светофор один – стартовый.

Чувствую, как вибрирует тело машины на холостых оборотах, как проходит по нашему уже общему кузову дрожь от поступившей в цилиндры смеси. Концентрация внимания – максимальная. Все нервные окончания напряжены до предела. Зеленый свет! Go!

Стартую с места. Беру левее, туда, где на асфальте видны черные следы шин. Притормаживаю, заправляю машинȳ в вираж. Узкие ворота, их пролетаю на сниженной скорости, но сразу на выходе впереди, чуть левее, длинный прямик. Значит – полный

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

газ! Машина моментально реагирует на движение педали и выстреливает вперед. Четвертая передача. Через мгновение уже подлетаю к очередному изгибу траектории. Мельком успеваю бросить взгляд на спроецированные на стекле цифры: 204 км/ч. Притормаживаю и вваливаюсь в затяжную дугу следующего поворота…

По трассе можно было ехать только с инструктором, не отключая систему стабилизации. Но даже в таком режиме удовольствие от управления Корветом – безгранично. Цепкие шины, отличные настройки подвески, взрывной мотор. Коэффициент аэродинамического сопротивления доведен до 0.28. Это настойчивое дыхание в спину Porsche!

Купе разительно отличается от своего собрата-кабриолета. Автомобиль словно насторожился, стал собраннее, точнее, тише. Не так отдаются вибрации на кузов, глуше стал звук мотора, четче реакции.

А потом был автомобиль с «автоматом»... Чтобы не портить общего положительного впечатления, лучше было на нем не ездить! В обычных режимах переключения передач плавны и достаточно быстры. Но стоит только немного добавить агрессии и азарта, как коробка начинает «творить чудеса». Не хочет тормозить двигателем, появляются толчки при переключениях, а алгоритм работы подрулевых лепестков вообще загадка: пониженные передачи включаются «на себя», повышенные «от себя» – очень непривычно!

Уж лучше старая добрая «механика» и… все-таки кабриолет! Пусть он «расхлябанный» и шумный, зато ощущение вольного ветра в салоне, запах моря и соленый вкус на губах – как на капитанском мостике флагмана флотилии завоевателей, собравшихся покорить рай!..

В Европе цены на Corvette стартуют с 60 тысяч Евро, цены же на пресловутый Porsche 911 – с 80 тысяч. Но едва ли покупатели Porsche обратят внимание на более дешевую американскую альтернативу: престиж и статус не позволят. А вот все остальные – как минимум задумаются. Все-таки у Corvette есть шанс стать здесь своим. Его честность, открытость, порой наивная американская простота и отсутствие вычурного кича должны сыграть положительную роль в нелегком деле завоевания рая. ■

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

Текст Григорий Тусин

Фото Григорий Тусин, Alpina GmbH

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

“Скорость и комфорт” с большой буквы «B»

Сразу оговоримся, что мы приступили к написанию этой статьи отнюдь не потому, что нас перестал впечатлять своей умопомрачительной мощью двигатель V8, установленный под капотом нового BMW M3. 420 сил вполне достаточно для того, чтобы стать богом, но слишком мало, чтобы удержаться на Олимпе, используя лишь завидные динамические показатели. Конечно, вы можете ограничиться лишь просмотром фотографий, если жаждите только новых рекордов скорости на гоночном кольце, но если вас привлекает мощь, облеченная в комфорт (в немецком понимании этого слова), то не спишите перелистывать эту страницу.

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®







Никакая система шумоподавления DOLBY не может соперничать по тишине с западноевропейской глубинкой. Не отстает по этому показателю и Бавария. Особенно, когда морозный воздух неподвижен. Даже весьма отдаленный низкий рев, предшествующий появлению автомобиля, воспринимается здесь как мощный акустический удар – это вторая передача на уровне ограничитель числа оборотов, поднимает на уши всю округу. Воздух прорезает звуковая волна от трения шин, и вот… Сначала из-за поворота показывается загруженная на торможении корма, затем - вывернутые в сторону заноса передние колеса, и на мгновение кажется, что неумолимо скользящее купе вот-вот снесет ограждение перед типично баварской усадьбой. Однако, контакт мощного супер-кара и допотопного деревянного забора – эстетическое преступление, поэтому B3 под визг широченных задних катков выравнивает траекторию и уносится дальше, оставляя на память лишь росчерк задних шин на асфальтовом полотне.

Со стороны, где-то так же ведет себя и эталонный M3. Можно сказать, что по части управляемости Alpina B3 Bi-Turbo Coupe, конечно же, уступает своему визави. И в поворотах она медленнее, учитывая разные настройки ходовой, рулевого управления и отсутствие самоблокирующегося заднего дифференциала. Но что касается динамических характеристик, хорошей отзывчивости двигателя и его безупречного взаимодействия с трансмиссией при небывалом уровне комфорта – здесь B3 готова бороться на равных с любым представителем высшей элиты, будь-то AMG, Maserati или Jaguar.

Невольно задаешься вопросом, как комфортное купе с заурядной шестиступенчатой автоматической коробкой от ZF может обладать такой агрессией? Вопрос далек от риторического и требует квалифицированного и полного ответа. А кто же, как ни совладелец семейного бизнеса Alpina, герр Бовензипен может это сделать наилучшим образом. Тем более, что проживает он совсем рядом,



www.Journal-plaza.net ®

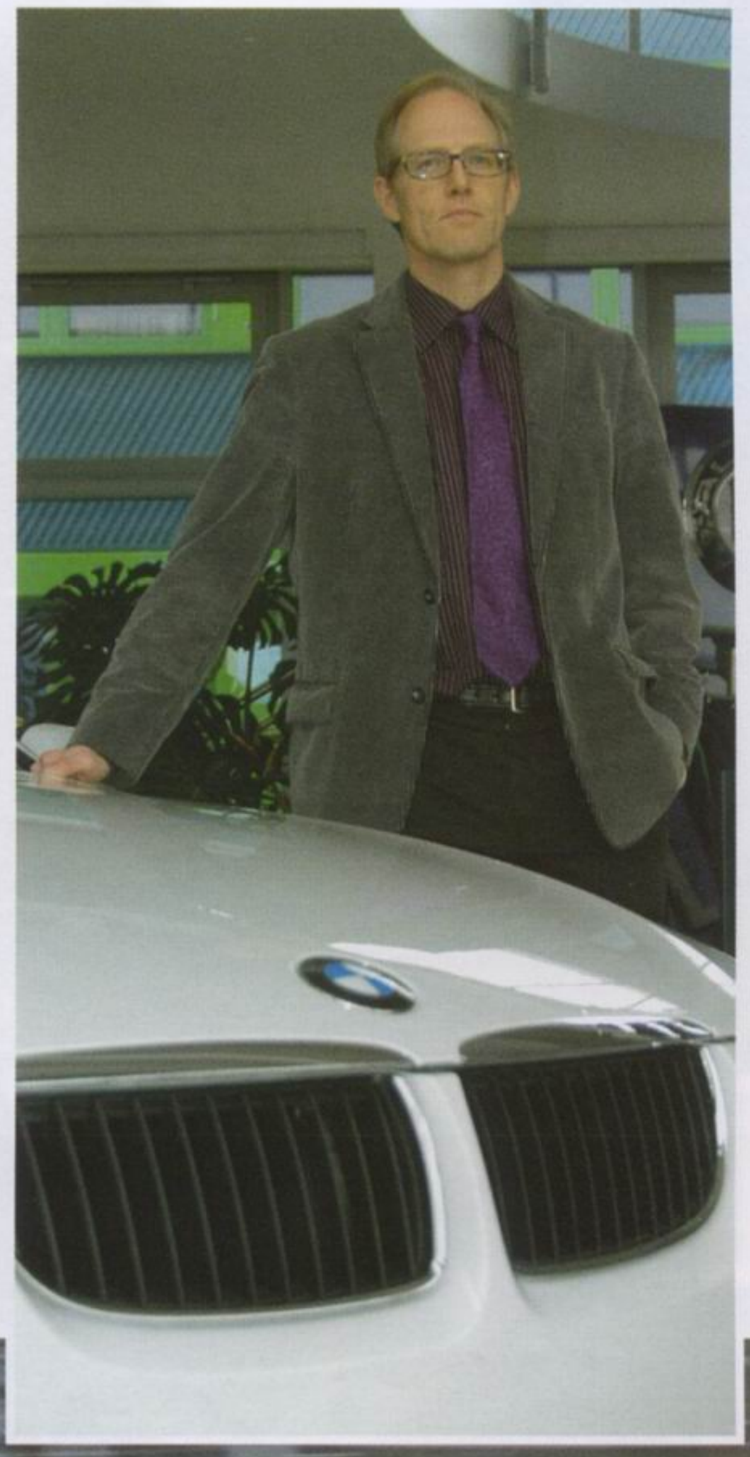
www.Journal-plaza.net ®

в городке Бухлое, что в 60 км от Мюнхена. «Мы давно сотрудничаем с ZF и с другими поставщиками, так что научить их говорить на языке Alpina довольно просто. Наши требования к автомобилю – скорость и комфорт, комфорт и скорость. Поэтому настройки АКП с функцией Switch-Tronic у нас соответствующие, с быстрыми реакциями и плавным переключением, без рывков.



Вот вы, к примеру, устали от управления B3 на пределе?». Нет, не устал, чувствуя полную уверенность и контроль над тягой в ручном режиме коробки передач. При скорости, близкой к максимальной (285 км/ч) в автоматическом режиме АКП я не испытывал ничего, кроме гарантированного спокойствия за свою жизнь.

Надеюсь, теперь понятно, что при желании и определенных навыках «трешка» от Alpina ничуть не менее агрессивна, чем ее сестра от спортивного подразделения M. Проигрывает в мощности? Это правда, учитывая 360 сил против 420. Уступает в динамике? 4.8 секунды до сотни у обоих – здесь полный паритет при отсутствии ограничителя скорости Alpina. Учитывая соотношение крутящего момента и его пика на средних оборотах, B3 вырывается вперед благодаря великолепному, доработанному двигателю от 335 Bi-Turbo. Там, где M3 зевает и потягивается (на уровне 1300 оборотов), Alpina уже готова разделить 400 Нм с парой задних колес. Поверьте, этого достаточно для любого, самого дикого танца в условиях



www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®







ограниченного пространства и позволяет чувствовать себя уверенно в нестандартных ситуациях. Помимо двигателя с более мощными поршнями и новой системой охлаждения, существенным доработкам подверглись ходовая часть и аэродинамика; на B3 ставятся фирменные 20-спицевые легкосплавы, ради лучшей устойчивости на скоростях под 300 км/ч. обутые в Michelin Pilot Sport 18-го радиуса. Хотя Alpina B3 Coupe, как и все оригинальные BMW, отличается коротким ходом подвески и жестким кузовом, ее трудно обвинить в отсутствии комфорта. Безусловно, некоторые неровности сказываются на теле водителя, но вы сядьте для сравнения в M3 и «проглотите» пару сотен областных километров, чтобы закрыть этот вопрос раз и навсегда.

«Мы не соперничаем с подразделением M GmbH и вообще, ушли из большого спорта, добившись неплохих результатов. За нашу команду гонялись Джекки Икс и Джеймс Хант, а чемпионат выиграл Ники Лауда, поставив абсолютный рекорд на Северной Петле.





Там начиналась история Alpina, а продолжается она здесь, на гражданских трассах и в гаражах коллекционеров всего мира. Каждый год производство Alpina увеличивается (в прошлом году выпущено 1450 авто), сохраняя эксклюзивность на высшем уровне. Двигатель до сих пор собирается вручную одним мастером, салон обивается уникальными сортами кожи, над центральной консолью блестит серебряное клеймо с порядковым номером машины…» Бовензипен неудержим в своей любви к построению – именно построению – уникальных автомобилей. Часть его харизмы живет в каждом моторе, в каждой части аэродинамического пакета, спрятанного от глаз на уровне днища или возвышающегося над кор-

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

мой. Вездесущая буква «B» преследует на всем протяжении кузова и внутри автомобиля.

Итог нашей встречи, не только в нарушении патриархальной глуши баварского края с его четко вычерченными извилистыми дорогами и лоскутным одеялом сельско-хозяйских угодий. Мы провели для себя четкую линию в нашем сознании (будь она по -«альпинов-ски» зеленой или синей, или «эмочно» красной), разделив между собой две, итак далекие в алфавитном порядке, литеры «B» и «M». Эта линия определяет границу между азартом и удовольствием, стремительными секундами и потоком вечного времени, который, впрочем, можно изменить, выбрав в качестве средства передвижения нечто большее, чем быстрый автомобиль. ■

Технические данные

Двигатель	R6 битурбо
Расположение	Спереди, продольно
Объем	2979 см³
Диаметр цилиндра и ход поршня	84 мм x 89.6 мм
Мощность	360 л.с. при 5500-6000 об/мин
Макс. Крутящий момент	500 Нм при 3800-5000 об/мин
Трансмиссия	Шестиступенчатая автоматическая Switch-Tronic, задний привод, антипробуксовочная система и система стабилизации
Передняя подвеска	Амортизаторные стойки с пружинами, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор поперечной устойчивости
Задняя подвеска	Многорычажная, газонаполненные амортизаторы, стабилизатор поперечной устойчивости
Рулевое управление	Реечная передача, усилитель
Колеса	8 x 18 дюймов спереди, 9 x 18 дюймов сзади
Шины	245/40 R18 спереди 265/40 R18 сзади Michelin Pilot Sport 2
Масса	1560 кг
Мощность/масса	230 л.с. на тонну
Разгон 0-100 км/ч	4.8 с (заявленный)
Колесная база, мм	2685
Макс. скорость	285 км/ч (заявленная)
Базовая цена	125 000 долларов





www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

БАЗА ДАННЫХ

ВРЕМЯ НА КРУГЕ

"Западное кольцо" автодрома "Бэдфорд" - это 2,9 км скоростных виражей, медленных "шпилек" и коварных шикан. Мы уже несколько лет привозим сюда новые автомобили, чтобы выяснить, на что они способны в идеальных условиях гоночной трассы. Для наглядности мы перенесли на схему трассы результаты лучших автомобилей в каждом классе (в таблице они выделены **жирным**).
Представьте: когда Radical SR3 пересекает финишную линию, Evo IX FQ-340 выходит из виража Tower, Golf R32 преодолевает поворот O'Rouge, а Focus 1.6 еще только подбирается к "эске" Beckham.

CAR	LAP TIME	PEAK
Radical SR3 1300	**1.17.10**	**107.4**
Caterham R500 Evolution	1.19.00	117.0
Ariel Atom 300 S'charged	1.19.60	115.1
Caterham CSR 260 S'light	1.19.60	112.9
Dax Rush MC	1.19.70	113.0
Porsche Carrera GT	**1.19.70**	**120.5**
Caterham CSR 260	1.21.00	112.8
Lotus 2-Eleven	1.21.10	110.0
McLaren F1	1.21.20	120.2
Ferrari Enzo	1.21.30	120.9
Nissan GT-R	**1.21.70**	**111.9**
Lambo Gallardo S'leggera	1.21.80	118.3
Audi R8	1.22.10	113.7
Koenigsegg CCX	1.22.30	120.0
Lotus Exige S	1.22.40	110.2
Porsche 997 GT3	1.22.60	110.8
Lamborghini Gallardo '06	1.22.80	116.9
Moser MT900	1.23.00	115.7
Ferrari 599 GTB	1.23.10	117.0
Ascari KZ1	1.23.20	117.8
Porsche 997 Turbo	1.23.55	116.5
Porsche 996 GT3 RS	1.23.85	113.4
Lamborghini Gallardo	1.23.90	112.4
Porsche 997 GT3 RS	1.24.20	113.9
Ferrari F430	1.24.20	112.2
Corvette Z06	1.24.45	118.1
Mitsubishi Evo IX FQ-340	**1.24.55**	**107.3**
Porsche 911 Carrera S Sport	1.24.60	108.2
TVR T350C	1.24.95	111.5
Porsche 911 (997) C4	1.25.75	106.0
Bovingdon Ring M3	1.25.85	106.0
Ferrari 612 Scaglietti	1.25.95	111.0
Porsche 911 (996) Turbo	1.26.00	112.0
Mitsubishi Evo IX FQ-320	1.26.10	107.0
Subaru Impreza STi	1.26.10	103.1
BMW M6	1.26.40	109.6

CAR	LAP TIME	PEAK
BMW M3 (E92)	1.26.60*	109.0
Elfin Clubsport	1.26.60	109.1
Aston Martin V8 Vantage	1.26.75	105.5
Porsche Cayman S	1.26.85	104.6
Nissan 350Z GT-S Concept	1.26.95	104.2
BMW Z4 M Coupe	1.27.10	104.9
Aston Martin Vanquish S	1.27.40	110.2
Aston Martin DB9 Manual	1.28.20	107.5
Hartge H1	1.28.20	107.5
Audi RS4	1.28.25	107.5
Maserati Quattroporte	**1.28.35**	**103.5**
Rage R130 Buggy	1.28.45	98.6
Roush Mustang 420RE	1.28.50	105.6
Porsche Boxster S	**1.28.55**	**101.9**
Mercedes SLK55 AMG Black	1.28.60	107.5
Lamborghini Murcielago	1.28.70*	111.5
Porsche Carrera (997)	1.28.85	109.3
Nissan 350Z	**1.29.10**	**104.4**
Lotus Elise 111R	1.29.20*	102.0
Mercedes SLK55 AMG	1.29.30	104.2
Mercedes C63 AMG	1.29.50*	108.0
Porsche Cayenne Turbo	**1.29.55**	**100.9**
BMW M3 CS	1.29.80	103.3
BMW M5	1.29.95	108.2
Mercedes SL600	**1.29.95**	**107.5**
Marcos TSO GT2	1.30.00	110.3
Vauxhall VXR8 S'charged	1.30.00*	106.0
BMW 330i M Sport	1.30.00	99.8
Mercedes SL55 AMG	1.30.05	105.9
MG SV-R	1.30.05	103.0
Mercedes ML63 AMG	1.30.05	99.2
Alpina B5	1.30.10	102.5
Mercedes C55 AMG	1.30.11	104.9
Lotus Elise S	1.30.20	92.9
Audi S3	**1.30.40**	**104.1**
Ford Mustang GT	1.30.55	102.5

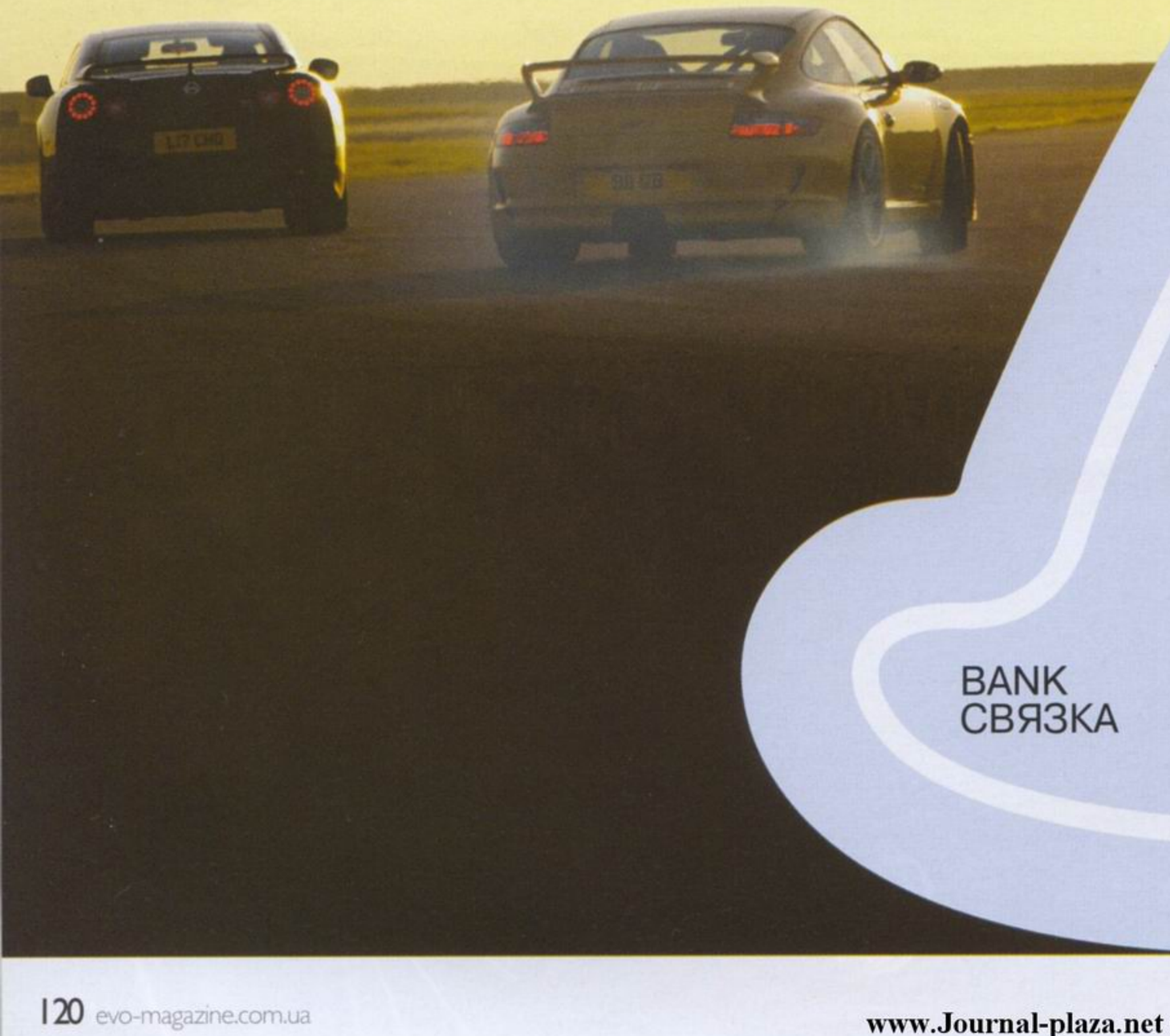
CAR	LAP TIME	PEAK
Lotus Europa	1.30.70	102.1
BMW Z4 3.0si Coupe	1.30.80	101.8
Mini Cooper S Works	1.30.80	96.8
Mitsubishi Evo 260	1.31.05*	99.7
Mazda 3 MPS	1.31.30	101.1
Vauxhall Vectra VXR	1.31.55	96.4
Cadillac CTS-V	1.31.65	96.4
BMW 130i M Sport	1.31.70	102.7
Renault Clio 197 R27	1.31.70	93.7
Mercedes S65 AMG	1.31.70	107.0
Jaguar XK	1.31.75	101.6
Bentley Continental GT	1.32.25	102.5
VW Golf R32	1.32.55	99.7
Mazda RX8	1.32.70	94.8
Dodge Ram SRT-10	1.32.80	104.3
Renault Clio 182 Cup	1.33.10	95.8
Vauxhall Astra VXR	1.33.15	95.4
Renault Megane Trophy	1.33.35	97.9
Vauxhall Monaro VXR	1.33.55*	100.8
Seat Leon Cupra R	1.33.55	97.3
VW Golf GTI Mk5	1.33.75	97.4
Renault Clio Trophy	1.33.75	97.0
Ford Focus ST	1.33.90	96.8
Chrysler 300C Hemi	1.34.60	100.5
Alfa GTV6	1.35.20	99.9
VW Polo GTI	1.35.30	91.3
Alfa Brera Q4 V6	1.35.90	95.3
MG ZT 260	1.36.05	97.0
Ford Fiesta ST	1.36.15	87.5
Vauxhall Astra 200	1.36.20	93.5
Citron C2 VTS	1.36.25	83.4
Seat Ibiza FR	1.37.45	88.5
BMW 120i	1.38.25	89.8
Westfield XI	1.40.66	82.7
Ford Focus (mk2) 1.6	1.43.50	84.1

* track damp in places

SPEED TRAP

Максимальная скорость достигается на прямой перед "эской" Pif-Paf. Как правило, чем выше "максималка", тем лучше время на круге, но, например, Porsche Boxster S, проигрывая соперникам в скорости на прямой, за счет великолепной управляемости опережает их в поворотах.

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ



PIF-PAF

BedfordAutodrome

ЗАПАДНОЕ КОЛЬЦО

BANK
СВЯЗКА

BECKHAM
"ЭСКА"

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

CLUB
"ЭСКА"

HANGAR
"ШПИЛЬКА"

PALMER
СВЯЗКА

TOWER

O'ROUGE

САМЫЙ БЫСТРЫЙ
Radical SR3 1300
1.17.10

ЛУЧШИЙ СУПЕРКАР
Porsche Carrera GT
1.19.70 (+2.60sec)

ЛУЧШИЙ СПОРТСЕДАН
Mitsubishi Evo IX FQ-340
1.24.55 (+7.45sec)

ЛУЧШЕЕ КУПЕ/GT
Nissan GT-R
1.21.70 (+4.60sec)

ЛУЧШИЙ БОЛЬШОЙ СЕДАН
Maserati Quattroporte
1.28.35 (+11.25sec)

ЛУЧШИЙ СПОРТКАР
Porsche Boxster S
1.28.55 (+11.45sec)

ЛУЧШИЙ 4x4/MPV/ESTATE
Porsche Cayenne Turbo
1.29.55 (+12.45sec)

ЛУЧШИЙ КАБРИОЛЕТ
Mercedes SL600
1.29.95 (+12.85sec)

ЛУЧШЕЕ КОМПАКТ-КУПЕ
Nissan 350Z
1.29.10 (+12.00sec)

ЛУЧШИЙ HOT HATCH
Audi S3
1.30.40 (+13.30sec)

САМЫЙ МЕДЛЕННЫЙ
Ford Focus (mk2) 1.6 Zetec
1.43.50 (+26.40sec)

www.Journal-plaza.net ®

www.Journal-plaza.net ®

РОЖДЕНИЕ ИДОЛА

1954: MERCEDES 300SL



На 1954 год это самый быстрый в мире дорожный автомобиль. Высокие пороги требовали уникальной конструкции двери. Ниже: гоночная машина, послужившая его прородителем

Часто говорят, что лучшая машина – это виденье одного человека. В большинстве случаев, данный человек работает в компании, способной воплотить его представления в жизнь. Максимилиан И. Хоффман был исключением.

Рожденный в Австрии, Хоффман добивался успехов на гоночной трассе, перед тем, как найти себя в дистрибьюторском деле. Он переехал в Америку сразу же после начала Второй мировой войны и в 1947 году занялся импортом европейских машин в Соединенные Штаты Америки.

К 1948 году его компания была дистрибьютором Jaguar в восточной части Штатов, но, предвидя потребность в качественных европейских автомобилях в усыновившей его стране, Хоффман не собирался останавливаться. Был один европейский автомобиль, в продажах которого на другом конце Атлантического океана он был уверен. Единственной проблемой было то, что этот автомобиль был гоночным, но никак не дорожным.

Не имея возможности возвратиться на Гран При, первый послевоенный «гонщик» от Mercedes-Benz был сконструирован специально для участия в различных гонках спорткаров. Он использовал самый мощный двигатель того времени с объемом 2996 см3 и рядным расположением шести цилиндров от 300-го седана. С модифицированной новой головкой блока цилиндров, оснащенный тремя карбюраторами Solex, для повышения мощности с 117 л.с. до 173 л.с. Конечно, это все еще была относительно низкая мощность, по сравнению с его соперниками, и главный инженер Рудольф Уленхаут понимал, что остальная часть машины (кузов) должна это как-то компенсировать. В связи с этим он создал жесткую, легковесную трубчатую раму и одел ее в аэродинамическую алюминиевую оболочку. Чтобы сделать конструкцию автомобиля и центр тяжести как можно ниже, двигатель был наклонен на 50 градусов, но именно высокий лонжерон рамы поставил самые трудные для решения задачи по снижению центра масс.

Вместо обычных дверей было создано «крыло чайки», благодаря которому низ двери был выше каркаса кузова, и при этом обеспечивал приемлемо-просторный проем, что делало автомобиль более удобным для водителя. 300SL – 300 относится к 3-литровому объему двигателя, "SL" – это сокращение «Sport Leicht» или «спортивно легкий» - добился значительных успехов в различных соревнованиях. В 1952г «гонщики» SL пришли на Mille Miglia вторыми и третьими, заняли призовые места в Берне в Швейцарии, добились успеха на трассе Нюнбургринга, а также оторвались от преследователей на Ле-Мане и Carrera Panamericana, записав на свой счет очередные 1-ое и 2-ое места.

Приходится признать, что Mercedes отправил 300SL на отдых, чтобы сконцентрироваться на разработке авто Formula 1 на 1954 год. На этом месте история могла бы и закончится, если бы не Хоффман. Он был так увлечен идеей создания компанией Mercedes-Benz дорожной версии SL, что когда его предложение на подобную разработку было отклонено, он сам сделал заказ на 1000 экземпляров. Совет директоров Mercedes не мог больше сопротивляться и, в середине 1953 года, началось создание 300SL, пригодной для обычных дорог и массового производства.

Автомобиль претерпел несколько изменений. Основные преобразования коснулись конструкции кузова, который приобрел черты как у небольшого родстера 190SL, запущенного в производство примерно в то же время. Теперь конструкция была в основном стальной, а не алюминиевой. Впрочем, алюминий все еще использовался для капота, крышки багажника и дверного порога (алюминиевый кузов был доступен за дополнительную плату, поэтому только 29 покупателей сделали на него заказ). Под капотом карбюраторы Solex были заменены системой прямого впрыска топлива Bosch (SL был первым автомобилем, использующим такую систему), доведя мощность до 218 л.с.

Дебют дорожного варианта 300SL произошел в феврале 1954 года на Международном автомобильном спортивном шоу в Нью-Йорке. Это был необыкновенно дорогой автомобиль, требующий от покупателя выложить из кошелька в два раза больше, чем за 190SL, но сложно отрицать, что этот автомобиль был гламурным и прилекательным. С заявленной максимальной скоростью, составляющей 250 километров в час, это был самый быстрый серийный автомобиль в мире. Хоффман без сомнения сделал свой «рейсер» для дороги.



www.Journal-plaza.net ®