

ОТ РЕДАКЦИИ

Этот материал – продолжение рубрики «4x2», о которой мы объявили в майском номере журнала. Еще раз хочется напомнить, что мы не пытаемся обьять необъятное или уйти от идеи 4x4. Скорее, мы восстанавливаем справедливость: уделяем внимание тем автомобилям, которые часто оказываются за кадром, – машинам ваших друзей, жен, подруг, детей... или даже вашим, коли внедорожник для вас – транспорт не на каждый день.



ТЕКСТ: ДМИТРИЙ КОЛОТИЛИН ФОТО: КИРИЛЛ СИМАКОВ

НАШ ЗНАКОМЫЙ, ДАВНИЙ ПОКЛОННИК «ПП4Х4», ЭКСПЛУАТИРУЮЩИЙ ДОБРОТНУЮ TOYOTA LAND CRUISER 100 НА 35-Х КОЛЕСАХ, ПРИЧЕМ ЕЖЕДНЕВНО, ОДНАЖДЫ МОЛВИЛ, УВИДЕВ КАБРИОЛЕТ В ГОРОДСКОМ ПОТОКЕ: «ИНТЕРЕСНО, КАКОВО ЕЗДИТЬ НА ТАКОМ АВТОМОБИЛЕ? РЕБЯТ, НАПИШИТЕ, ПОЖАЛУЙСТА, О НЕМ, ЭТО ЖЕ ВРОДЕ НОВЫЙ JAGUAR». ДВА ПРЕДСТАВИТЕЛЯ РЕДАКЦИИ, РАССУЖДАВШИЕ ТОЛЬКО ЧТО О ПРЕЛЕСТЯХ БОЛЬШИХ КОЛЕС, СИНХРОННО ПОПЕРХНУЛИСЬ МИНЕРАЛКОЙ...

В ПЛЕНУ КРАСНЫХ ЛИНИЙ

Рубрика «4x2» тем и хороша, что с ее помощью мы расширяем привычные рамки, но предыстория появления этого автомобиля на наших страницах все же нетривиальна. Человек, который практически чистит зубы хай-джеком и делает укладку компрессором «Беркут», слышащий старым любителем брутальной рамной техники, — он вдруг просит рассказать о Jaguar модели F-Type!

Забегая вперед скажем, что этот мощный кабриолет, который, кстати, представлен на нашем рынке как в заднеприводном, так и в полноприводном исполнении, оправдал оказанное ему высокое доверие.

Впрочем, этот белоснежный «400-й» даже помог нам перевезти комплект внедорожных шин (!), не потеряв при этом английской невозмутимости, так что он вполне заслуживает места в вашем гараже, рядом с подготовленным Nissan Patrol или лоценым MB Gelandewagen.

Удивительное дело, но марка Jaguar, как правило, любима самыми разными слоями населения. Ее не ненавидят как что-то радикально дорогое, а скорее рассматривают с интересом. Причем на нее заглядываются как «лешие», вроде нашего фотографа Кирилла, выбравшиеся из очередного болота, так и милостивые дамы, сраженные красотой стремительных линий. В целом после недели теста можно констатировать, что реакция на машину очень благоприятная, это не итальянский пафос или немецкая наглость, это что-то такое красивое, интересное, английское. Одни задние фонари с вытянутыми красными линиями чего стоят! Автомобиль нравится как мужчинам, так и женщинам, совершенно разным возрастам, и, даже приехав к прямому конкуренту — немецкой марке — в гости, мы поймали одобрительную улыбку представителей «враждебного лагеря».

Задумайтесь, давно ли вы находили какие-либо дополнительные дела, отказывались от поездки на другом виде транспорта — лишь бы прыгнуть за руль машины? Jaguar F-Type 400 Sport Convertible — один из автомобилей, подстегивающих к этому. Мне кажется, я несколько дней искал себе приключения, оправдания, чтобы отправиться куда-либо на «400-м». И первое, что я ощутил, в сравнении с его предшественниками, так это то, что машина стала не только «расторопным английским шармом на колесах», но и весьма интересным драйверским автомобилем.

Это версия 400 Sport — честная, ровная, верткая, с рулем, налитым тяжестью, и азартно прыгающей кормой. Тут полностью отключается система динамической стабилизации, но даже если она включена, то можно позволить себе некоторые вольности.

Благодарим за подготовку автомобиля к съемке компанию @silverstonedetailing. В нашем случае была осуществлена детейлинг мойка и комплекс уборки салона



По оснащению автомобиль хорош: механический самоблокирующийся дифференциал на задней оси, тормозная система с 380- и 376-миллиметровыми дисками спереди и сзади, под капотом — не усеченный нормами добротный V6 с механическим нагнетателем в развале блока цилиндров, доведенный до отдачи в 400 лошадиных сил. Не сказать, чтобы мощность экстремальна, но характер определенно есть — колеса, с дисками темно-серого цвета, вынуждены фактически постоянно и упорно работать широкими шинами Pirelli.

Мне понравился звук мотора, ведь выхлопная система располагает двумя специальными клапанами: когда двигатель раскручивается выше 3000 об/мин, они открываются автоматически, но при этом вы можете «освободить» выхлоп и с холостых оборотов путем нажатия специальной кнопки. Просто и удобно. Звук меняется достаточно сильно, от сдержанного до громкого раскатистого рокошущего напора, смешанного с гортанными нотками.

JAGUAR F-TYPE 400 SPORT CONVERTIBLE

| | |
|-----------------------|-----------------------------|
| Двигатель | 3.0 литра, 400 л.с., 460 Нм |
| Привод | задний |
| Разгон 0–100 км/ч | 4.9 секунды |
| Максимальная скорость | 275 км/ч |

«400-й» — это не «рафинированный кисель маркетологов», он действительно хлесток и очень симпатичен, особенно с токи зрения управляемости. Про внешность можно просто промолчать — она, с моей точки зрения, прекрасна! Развитый аэродинамический пакет внизу, накладки под пороги, передний сплиттер, очерченный диффузор — все это на месте и только приумножает изначальную задумку дизайнеров. Темные колеса и белая окраска кузова, контрастные серые воздуховоды — подобные нюансы вписываются в общий стиль машины и меняют ее восприятие.



Два дня мы ездили практически как в Англии: сильные дожди, водный туман, и можем констатировать — никаких подтеков. Крыша имеет неплохую шумоизоляцию, но ощущение того, что ты едешь как романтик «под зонтом» присутствует, особенно когда дождь очень сильно начинает лупить по материалу. В целом на этом кабриолете можно прохватить и ясным зимним днем, когда устанавливается сухая погода, цветов ткани крыши ровно четыре на ваш выбор, а от запотевания и мороза поможет обогрев заднего стекла.

Крыша полностью раскладывается за 12 секунд, и за столько же убирается, причем это можно делать на ходу вплоть до скорости в 50 км/ч.

Что касается эргономики, приятен тот факт, что я разместился в автомобиле с удобством, правильно, при этом осталось немало внутреннего пространства и пространства над головой. Про объем багажника и прочие места для поклажи забудьте, максимум — небольшая сумка в багажнике, можно еще использовать переднее пассажирское сиденье, если вы в одиночестве. Хотя нет, есть пара удобных крючков за спинками сидений для нескольких офисных «авосек».



В салоне понравилась ручка, отделяющая кокпит пилота, и, слава богу, идея главенства водителя сохранена. Руль со скосом вниз, который я не люблю, удобен. У него достаточно толстый обод, хороший хват, и благодаря качественной коже практически не потеют руки. По большому счету, все внутри оставляет пространство для маневра: не упираешься локтями, ничто не мешает динамично ехать, не испытываешь дискомфорта.



В целом автомобиль воспринимается как единый крепкий организм, нет ощущения мягкости, тяжести, всего того, что может присутствовать у кабриолетов в сравнении с закрытыми версиями. Мощности, динамики, тормозов хватает для действительно динамичной или очень динамичной езды. Могу сказать, что я давно не занимался такой вещью, как поиск более длинного пути маршрута или, скажем, более извилистого, но с этой машиной поймал себя на таких изысканиях.

Приятно удивил расход топлива. После трех дней езды по городу, перемежающихся с выездами на глухие лесные дороги, где никого нет, компьютер упрямо показывал средние 15,4 литра на 100 км, что для автомобиля подобной направленности более чем приемлемо. Расход, считайте, на уровне седана средней руки, и он периодически пытается упасть все ниже и ниже. Нет, мы не считаем деньги купивших этот автомобиль, в конце концов это просто удобно.



Кажется, Jaguar F-Type 400 Sport Convertible все знает о твоем характере. Мерцающая кнопка запуска двигателя, которая клокочет подобно бьющемуся сердцу, словно призывает скорее нажать на нее – разбудить все четыре лошадиных сил под рельефным капотом...

MORENDI – РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ, ЗАНИМАЮЩАЯСЯ МОЩНЫМ ТЮНИНГОМ АВТОМОБИЛЕЙ С 2008 ГОДА. ИМЕЕТ СОБСТВЕННЫЙ ДИНАМОМЕТРИЧЕСКИЙ СТЕНД В МОСКВЕ И КОМАНДУ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО ТЮНИНГА. МНОГОКРАТНЫЙ ПОБЕДИТЕЛЬ UNCLIM 500+. МЫ ПОПРОСИЛИ ТЕХНИЧЕСКОГО ДИРЕКТОРА КОМПАНИИ ЕВГЕНИЯ ВАЛЕРЬЕВИЧА ПУСТОВОЙТОВА ДАТЬ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЧИП-ТЮНИНГУ ДВИГАТЕЛЯ MERCEDES-BENZ GLA.



Компактный MB GLA, безусловно, хорош, если рассматривать его в купе с чип-тюнингом. Причем значительная прибавка гарантирована любому двигателю, которым комплектуется маленький штутгартский кроссовер. Сейчас Mercedes предлагает три бензиновых агрегата: базовый 1.6 Турбо, даром что невелик объемом, но с программой Morendi Stage 1 выдает на-гора 175 л.с. и 310 Нм, что вполне соответствует показателям иных заводских двухлитровых «турбочетверок». GLA 250,

несмотря на индекс, обладает 211 лошадиными силами. Мы это досадное недоразумение исправляем программой Morendi Stage 1 – до 250 л.с. и 400 Нм. С такими характеристиками GLA полноценно встает в один хот-хетчачи, оставаясь при этом универсальной машиной для жизни. У вас GLA 200 с двигателем 184 л.с.? У нас отличные новости: данный двигатель полностью аналогичен GLA 250 и после чип-тюнинга получает те же самые 250 л.с.! Еще вчера мы бы подумали, что кроссовер и 450 л.с. –

это безумие, но комплексное решение с заменой турбокомпрессора Morendi Stage 3 позволяет снять именно такую мощность на GLA 45 AMG, а просто перепрограммирование ЭБУ поднимает планку с 381 до 410 л.с.

Для редких обладателей дизельных машин тоже есть решения по надежному увеличению мощности. 200 CDI раскроет свой истинный потенциал с мощностью 166 л.с. и еще большим крутящим моментом в 365 Нм. Плюс экономия в трассовых режимах.