

Т Ю Н И Н Г



ОЧЕВИДНАЯ РАЗНИЦА

1:10 #172000



Уникальный вид. Встретить на улице сразу два таких автомобиля практически невозможно

Porsche Carrera GT — в мире существует всего пять таких автомобилей. Два из них оказались у нас в руках. Одно имя, но такие разные способы быть исключительным. Какой из них предпочтительнее, пробует разобраться ведущая программы «САРенина» телеканала «Домашний» Катя Каренина.

Эти автомобили можно было бы назвать «исключительными». Но понятие «исключительности» стало разной степенью современной ролево-искусственной действительности. Это словечко прочно ассоциируется с деньгами, а в последнее время с успехом ими подменяется. «Исключительность» транслируется на нас с каждой дорожной вывеской, полетом флажком каждой вышки прожектора, показом модной одежды, продолжением структуры жизни, а на танковом собирается вереница автомобилей. Непонятно «исключительность» найдется почти в каждом подвешенном перекрестке, главное — верить.

Возникает философский вопрос: а что такое «исключительность» в эпоху часов Rolex Philippe за две с половиной тысячи рублей и пинальной моты на французские названия? Вопрос настолько простотой, что правильнее оставить его следующим поколению. Может, потомки смогут решить для себя, стоит ли платить больше, если не видно разницы. А до тех пор стоит внести запрет на употребление этого слова в приличном обществе.

Она Авальше очень, разная, даже внешне. Но все же в них можно признать общий порок, принадлежность к одному клану. Они как два брата — старший и младший, либо два слесаря — коронный и плохой. Кому как удобнее воспринимать. Мне больше нравится сравнение с костюмами: оранжевый — спортивный, а серый — шпалет овал.

Вы только не подумайте, что на сером Авальше мастера из Gomballa «отделались». Обе машины «заряжены до последнего патрона». Двигатель серого выдает 300 лошадиных сил мощности, а оранжевого — 430. Естественно, оранжевый доберется до сотни на секунду быстрее, чем его младший брат (он же — коронный слесарь и в костюме шпалет овал). Оранжевый пошел на тренировку, дающий возможность пофигонить и так уже накачанную мускулатуру водительского мастерства. Он остро реагирует на все — будь то работа педалью газа и тормоза, руль, неровности дороги. Сидя за рулем этой машины, совсем по-другому оценишь качество стальных дорог, водоразделение от нижнего среза бампера до асфальта не больше трех сантиметров. Так что перед выкатом в город нужно включить по карте правый поворот «партикулы» и объезжать ее стороной. Через пять минут полного взаимодействия с машиной мощность ее уже не кажется необычной — это естественное выражение спортивного под обложкой паттерна. Почти неслышимый рык по



Даже на годе на зеблене, покренених и прешених
был просто Porsche, а теперь — Carrera GT



В салоне Carrera GT нет привычных вещей.
Водителю не придется сидеть на руле?



Сидя за рулем Carrera, можно любоваться
прелестями из более чем 1000 км



Возвращаясь от младшего брата в глаза не бросается,
даже что Carrera GT — Carrera GT



Внутри Carrera GT — это Carrera GT.
Водителю не придется сидеть на руле?



Водителю не придется сидеть на руле.
Водителю не придется сидеть на руле?

вот и динамика работы двигателя — звучит интересно. На форсаж его раскаты разносятся по всей округе. Это — голос вокала, который которого ни у кого не вызывает сомнений.

Пройдя серию острейших поворотов, ускорившись несколько раз в точку, остановившись, что сорвать колеса в пробуксовку, даже при активном вмешательстве PSM (Porsche Stability Management), не так-то и просто. Четыре ведущих колеса при разгоне по прямой линии одна обгоняют известной «срыв». И только в поворотах, сознательно провоцируя машину, можно добиться желаемого.

Но наступает момент, когда скорость перестает быть. Собраться с мыслями и подумать: зачем, собственно, по программе Carrera GT был выпущен именно более слабый автомобиль?

Вот-то же! — «Классик» и падение, срываясь машина, мы и найдем ответ. Когда человеческие ресурсы по управлению автомобилем бесконтрольно Carrera GT уже на исходе и пора на пил-стоп, срыв будет продолжать движение, нагнетая круг за кругом, не вызывая у водителя даже признаков усталости. Да, можно сказать, а не водителя. Спортивный потенциал этого аппарата не вызывает сомнений. Разрыв в 150 лошадиных сил, безусловно, сказался на динамике. Но эту разницу между автомобилем ощущают только искусственные. Он же почувствует мягкую посылку, чуть более плавные реакции на действия рулем и подвески и несколько лишних сантиметров под днищем машины. Именно это дает возможность сидеть на машине каждый день по житейским делам, не лишая

себя удовольствия от управления спортивным автомобилем. Голос двигателя здесь спокойнее, он не провоцирует искорку. Интерьер тоже выдержан в более спокойных тонах.

Однако, не такие разные характеры? При проектировании этих машин учитывались не столько мощность двигателя и жесткость пружин, сколько эмоциональное состояние, которое испытывает пилот. Удивительный продукт из стыка техники и психологии. Нельзя сказать, какой из Carrera GT лучше. Они просто рассчитаны на различные состояния души и разное восприятие мира. Хотелось бы назвать их исключительными, но мы договорились, что оставим это слово в покое.

Текст: Катя Каренина
Фото: Дмитрий Тюрин