

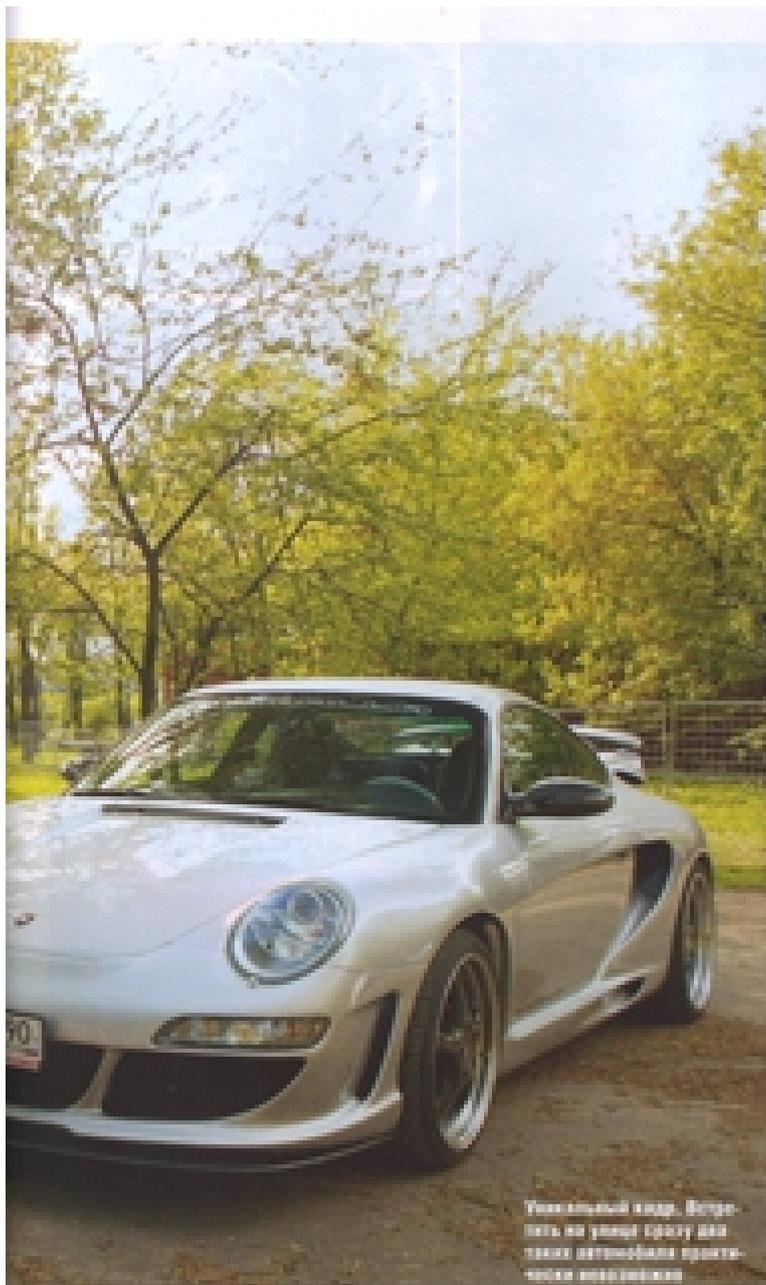


Т Ю Н И Н Г



ОЧЕВИДНАЯ РАЗНИЦА

119 #172008



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 Кареннина.

Эти автомобили можно было бы назвать «исключительными». Но понятие «исключительности» стало различной величиной современной речевой действительности. Это словечко активно ассоциируется с деньгами, а в последние время с успехом ими пользуются. «Исключительность» тарантируется на нас с каждой дорогой встречей, под этим флагом каждую неделю появляется пять поколов модной одежды, продолжается структура жилья, а на танковом собираются вереницы автомобилей. Ничего «исключительного» найдется почти в каждом подмосковном переулке, главное — верить.

Возникает философский вопрос: а что такое «исключительность» в эпоху часов Rolex Philippe за две с половиной тысячи рублей и пинальной моды на французские названия? Вопрос настолько непростой, что правильнее оставить его следствием поколения. Может, родители смогут решить для себя, стоит ли платить больше, если не видно разницы. А до тех пор стоит внести запрет на употреблении этого слова в повседневном общении.

Они *Avalanche* очень разные, даже внешне. Но все же в них можно признать общей чертой, принадлежности к одному классу. Они как два брата — старший и младший, либо два следователя — коронный и пловый. Кому как удобнее воспринимать. Мне больше нравится сравнение с костюмами: оранжевый — спортивный, а серый — шпалет саван.

Вы только не подумайте, что на сером *Avalanche* 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 следователь и костюм шпалет саван). Оранжевый пошел на тренировку, давший возможность плафонить в так же 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, ведь расстояние от нижнего края бампера до асфальта не больше трех сантиметров. Так что перед выездом в город нужно изучить по карте приближающую «петлю» и объезжать ее стороной. Через пять минут полного взаимодействия с машиной ощущение ее уже не кажется необычным — это естественное выражение спортивного под обшивкой патрона. Почти непревзойденный рывок по



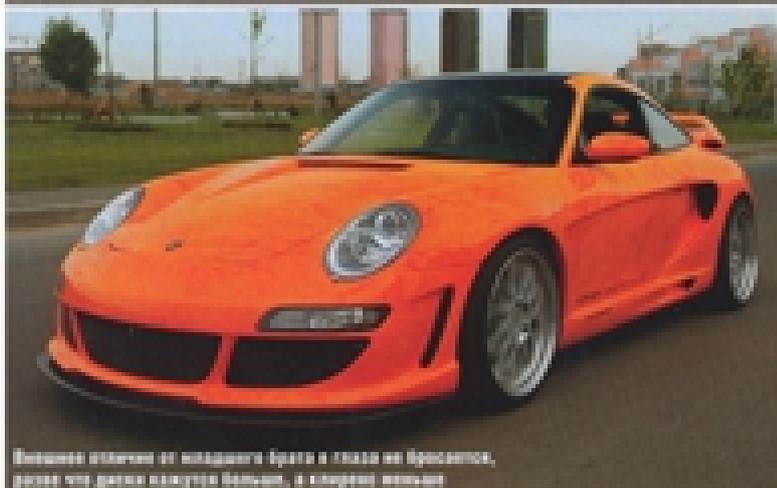
Даже не глядя на обтекаемые, выемчатые и прорезные
бампер Porsche, а только — Саша! Ах, Ах!



В салоне Carrera нет привычных элементов,
какие вы бы захотели видеть на руле?



Сидя за рулем Carrera, можно любоваться
прекрасными изгибами пейзажа



Впервые владелец от младшего брата в глаза не бросится,
даже что детали кажутся больше, а колесные диски



Внутри Carrera есть всевозможные элементы,
которые люди лучше не видели



Чтобы увидеть в Carrera, нужно
продумать, как лучше всего

всего диапазона работы скоростей двигателя звучит агрессивно. На форсаже его раскаты разносятся по всей округе. Это голос вокала, порывисто которого ни у кого не вызывает сомнений.

Пройдя серию острейших поворотов, ускорившись несколько раз на прямой, осознаешь, что сорвать колеса в пробуксовку даже при оптимальной системе FSM (Porsche Stability Management), не так-то и просто. Четыре ведущих колеса при разгоне по прямой лишь едва обозначают известный «срыв». И только в поворотах, сознательно провоцируя машину, можно добиться желаемого.

Наступает момент, когда пора переключить, и нужно нажать в педаль, чтобы перевести дуг. Собраться с мыслями и подумать: зачем, собственно, по программе Carrera был выпущен именно более слабый автомобиль —

почти-то «двухколесный» в падении, срезающая машина, мы и найдем ответ. Когда человеческие ресурсы по управлению автомобилем беспрепятственно Carrera уже на исходе и пора на пят-стоп, острый будет продолжать движение, шаркая круг за кругом, но вылезать у колеса даже признаки усталости. Да, можно сказать, а не видела. Спортивный потенциал этого аппарата не вызывает сомнений. Разрыв в 150 лошадиных сил, безусловно, оказался на дистанции. Но эту разницу между автомобилями ощутит только искусный. Он же почувствует легкую пошатку, чуть более плавно реакция на действия руля и педали и несколько лишних сантиметров под днищем машины. Именно это дает возможность ездить на машине каждый день по житейским делам, не лишая

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

Одно имя, но 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. Неудивительно, какой из Carrera лучше. Они просто рассчитаны на различные состояния души и разные восприятия мира. Хотелось бы назвать их исключительными, но мы договорились, что оставим это слово в покое.

Тест: Катя Каримова
Фото: Дмитрий Торон