

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 «исключительный» стало разной степенью современной риторической действительности. Это словечко прочно ассоциируется с деньгами, а в последнее время с успехом ими подменяется. «Исключительный» тарантируется на нас с каждой дорожной вывеской, позолотен флагом каждой вывески провозглашает показ модной одежды, продвигается структура жилья, а на танковом собираются вереницы автомобилей. Ничего «исключительного» найдется почти в каждом подмосковном переулке, главное — верить.

Возникает философский вопрос: а что такое «исключительный» в эпоху часов Rolex Philippe за две с половиной тысячи рублей и повальной моды на французские названия? Вопрос настолько просторный, что правильно 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 360 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 педалями газа и тормоза, руль, неровности дороги. Сидя за рулем этой машины, совсем по-другому оценишь качество стальных дорог, видимость от нижнего среза бампера до асфальта не больше трех сантиметров. Так что перед выездом в город нужно включить по карте правый поворот «партикулы» и объезжать ее стороной. Через пять минут полного знакомства с машиной мощность ее уже не кажется необычной — это естественное выражение спортивного под обшивкой паттерна. Почти неслышимый рык по



Даже на годе на зеблены, поменяны в прошлом был просто Porsche, а теперь — Carrera GT



В салоне Carrera GT нет привычных вещей. Куда же вы захотите сесть на руль?



Сидя за рулем Carrera, можно любоваться прелестью ее формы снаружи



Внешне Carrera GT младшего брата в глаза не бросится, разве что детали кажутся больше, а колесные диски



Внутри Carrera GT — это Carrera GT. Конечно, здесь лучше не сидеть



Если вы хотите на Carrera GT, лучше проехать, чем сесть на руль

весь диапазон работы скорости двигателя звучит интересно. На форсаже его раскаты разносятся по всей округе. Это голос вокала, порывисто которого ни у кого не вызывает сомнений.

Прошли сорно острый поворот, ускорившись несколько раз в точку, остановились, что сорвать колеса в пробуксовку, даже при активной помощи ESP (Porsche Stability Management), не так-то и просто. Четыре ведущих колеса при разгоне по прямой лишь едва обгоняют известный «урок». И только в поворотах, сознательно провоцируя машину, можно добиться желаемого.

Но наступает момент, когда спорт прекращается, и нужно заехать в поворот, чтобы пережить его. Собраться с мыслями и подумать: зачем, собственно, по программе Carrera GT был выпущен именно более слабый автомобиль?

Вот-то же! Мал «мощности» и падение, сравнимая машина, мы и найдем ответ. Когда человеческие ресурсы по управлению огромным бескомпромиссным Carrera GT уже на исходе и пора на педаль тормоза, Carrera GT продолжает движение, выходя из поворота, не вызывая у водителя даже признаков усталости. Да, можно сказать, а не в деталях. Спортивный потенциал этого аппарата не вызывает сомнений. Разрыв в 150 лошадиных сил, безусловно, сказался на динамике. Но эту разницу между автомобилями ощущают только искусственные. Он же почувствует легкую похмелье, чуть более плавно реагируя на действия руля и поддона 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. Падение двигателя здесь спокойное, он не провоцирует искры. Интерьер тоже выдерживает 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 Карникова
Фото: Дмитрий Тюрин