

# ВОЗВРАЩЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ



**Эта новость была неожиданной: концерн GM официально выводит на российский рынок легендарный американский спорткар Chevrolet Camaro! Подобные решения всегда из разряда особых событий, ведь настоящими спортивными моделями «поставщики» массового сегмента редко когда радуют.**

## ИНТРИГА

Когда в мае автомобиль выставили на БайкалАвтоШоу, мало кто знал, что иркутский дилер GM не только покажет топовую версию этого спорткара, но еще и на базе собственного сервисного центра устроит ему фирменный тюнинг. При том, что в «топе» эта модель и без того выглядит вполне так солидно. Всего для российского рынка у нынешнего поколения Camaro версий две, которые различаются в основном по двигателю и, как следствие, по времени ускорения. Первая — 2LT — по силовой части обладает соизмеримыми цифрами: 3,6-литровый V6 с пря-

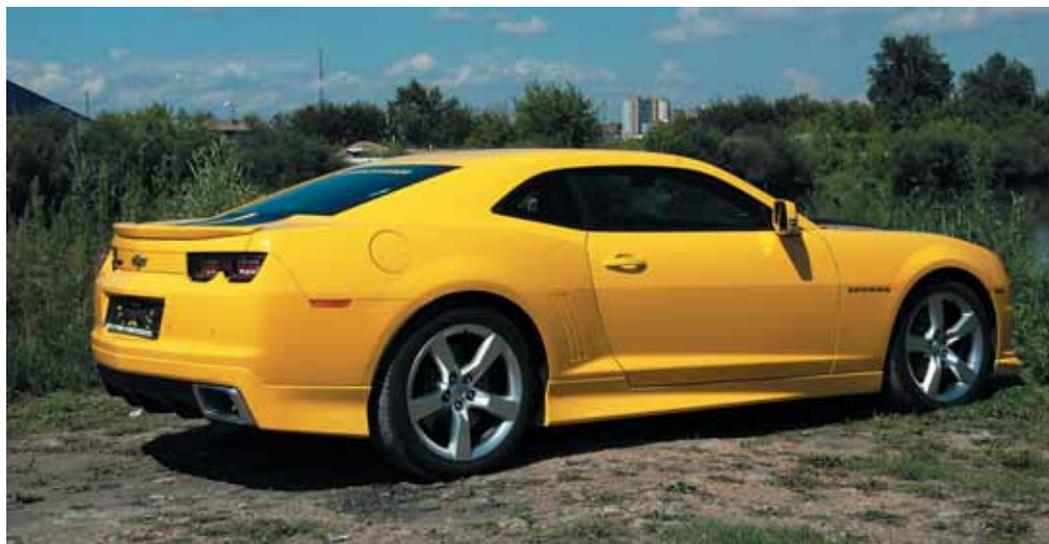
мым впрыском мощностью 323 л.с. (при 6800 оборотах), который в паре с 6-ступенчатой АКП обещает разгон до сотни за 6,1 секунды. А вот вторая версия — 2SS — по-американски шедевр: V8 объемом 6,2 литра, при распределенном впрыске развивающий 405 сил (при 5900 оборотах) и способный с тем же «автоматом» «прыгнуть» до сотни всего за 4,7 секунды.

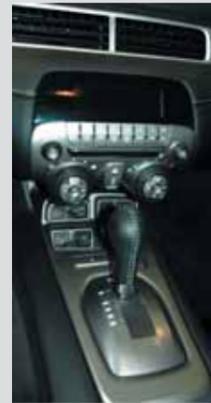
Но стопроцентный американский спорткар даже в «топе» не был бы самим собой, если бы не была

предусмотрена возможность силового тюнинга, а именно оснащение двигателя нагнетателем со всеми другими сопутствующими изменениями. Вот так под капотом иркутского дебютанта и появился supercharged, после чего расчетная мощность этого Camaro возросла до 625 сил. Стоковые колеса с шинами 245/45 ZR20 впереди и 275/40 ZR20 сзади не менялись. Как не менялись и тормоза, которые, кстати, у 6,2-литровой версии представляют собой устройства фирмы Brembo с 4-поршневы-

ми суппортами впереди, тогда как у 3,6-литровой версии стоят обычные тормозные механизмы. В данном случае этот запас сочли достаточным для возросших нагрузок.

Кроме того, были внесены изменения во внешность путем установки аэродинамического обвеса, который придал изящества и агрессии. Хотя, опять же, и без этого Camaro пятого поколения по «стайлу» удался на славу, ведь он очень удачно сохранил стилистику той самой первой модели.





Спортивный имидж ничуть не повлиял на уровень оснащения: предусмотрен подогрев сидений, раздельный климат-контроль и даже, что разумеется, круиз-контроль



Интерьер Camaro хорош, но детали и материалы отделки куда более демократичные, чем у европейских представителей спортивного «бмонда». Например, руль здесь позаимствован от массовой модели Chevrolet Cruze. В отличие от базового и более оборотистого 3,6-литрового V6 (с максимальной мощностью при 6800 оборотах), красная зона тахометра для 6,2-литрового V8 начинается сравнительно рано, уже с 6000 оборотов, однако сама она довольно длинная: в запасе еще три деления, а максимум — на 9 тысячах

**РЕАЛЬНОСТЬ**

Думаю, к внешним данным нового Camaro не придраться. Очень хорошо! С точки зрения современного переосмысления именно модели первого поколения — достойный пример. И пластика форм играет как надо, и хищная интерпретация облицовки с круглыми фарами весьма удачна. Внутри тоже интересно. Особенно расположение набора указателей внизу центральной консоли — неудобно для быстрого считывания, но как эффектно! Форма кресел хоть и ковшеобразная, но сильно не «жмет» — рассчитано и на вполне упитанных седоков.

Обивка сидений кожаная, кожаные накладки есть на дверях и на панели, а вот пластик в целом недорогих «твердых пород». Да и руль установлен от массовой модели Cruze! Он, конечно, сам по себе удобен и симпатичен, но все же такие глобалистские решения смазывают эксклюзивность. Но заводись 6,2-литровый двигатель — и понимаешь: его-то звук не подменить никакими «попсовыми» элементами. Раскатистый громоподобный рык, мелкая дрожь по

кузову на прогарах — ощущения такие, будто на чисто американском монстре выезжаешь на дорожку, чтобы с визгом и дымом стрелнуть 402 метра секунд эдак за 6–7. Фантазии, конечно, хотя «стандартные» колеса действительно не сдерживают обрушивающуюся на них мощь, во всяком случае, система стабилизации дает это понять. Но поскольку «стрелять» у нас негде (не на светофорах же биться со всеми другими!), остается

только агрессивно-изящный променад по улицам Иркутска. Да и то не по всем: подвеска жестко принимает грубые неровности, да и кит-обвес заметно сократил углы съезда по сравнению со «стоком». Надо ли рассуждать, что Camaro — автомобиль нишевый? Для самого концерна, скорее, имиджевый, чем прибыльный, ведь сейчас GM зарабатывает совсем на других моделях. А еще Chevrolet Camaro для своего сословия автомобиль



Тормоза Brembo с 4-поршневыми суппортами впереди — привилегия именно топовых версий 2SS с 6,2-литровым двигателем. На менее мощной версии тормоза ставятся обычные



Блок указателей, среди которых датчики давления и температуры масла, оригинально и эффектно расположен внизу центральной консоли, хотя по удобству считывания это не самое лучшее решение



Кресла, конечно, имеют развитую боковую поддержку, однако посадка в них далеко не самая плотная. А вот на задних местах по-купейному тесновато



Топовый 6,2-литровый V8 с исторической точки зрения здесь наиболее логичен, при этом запас пространства еще такой, что в рамках тюнинга даже громоздкая система supercharged умещается вполне свободно

сравнительно недорогой: версия 2LT предлагается всего за 2,0 млн. рублей, версия 2SS — за 2,6 млн. Хотя в данном тюнинге стоимость возрастает до 3,4 миллиона.

Василий ЛАРИН  
Фото автора



Задние (ведущие) колеса шире передних (275/40 ZR20 и 245/45 ZR20 соответственно), а размер их производитель оставляет одним для обеих версий. В данном случае они сохранились и после тюнинга

**ИСТОРИЯ**



Первое поколение (1967 – 1969). Фото с сайта www.1zoom.ru



Второе поколение (1970 – 1981). Фото с сайта en.academic.ru

В дебютный для российского рынка год имени Camaro исполняется ровно 45 лет! В далеком 1967 году цветущая во всю силу корпорация GM представила американцам свой вариант эффектного и быстрого маскл-кара, которому предстояло потеснить уже как два года успешно «зажигающий» на рынке США Ford Mustang. Первое поколение в основном оснащалось 5,7-литровым V8 в 255 сил. Был и 6,5-литровый монстр, а характерной особенностью дизайна являлась черная облицовка с «вдавленными» в нее круглыми фарами.

И даже энергетический кризис 70-х особо не повлиял на обретший культовый статус автомобиль. Более того, второе поколение оставалось востребованным как раз все седьмое десятилетие, пока в 1981-м не появилась модель третьего поколения, где уже имеется система впрыска, хотя литрж двигателей все еще традиционно большой — 5,0 и 5,7 литров. Но примечательно и то, что пред-



Третье поколение (1982 – 1992). Фото с сайта camaro.by



Четвертое поколение (1993 – 2002). Фото 38a.ru

ставители третьего поколения стали проникать и на рынок новой России, в том числе такая модель в начале 90-х появлялась и в Иркутске — наверняка многие помнят Camaro с характерно заточенными обводами кузова и с глубоко посаженными четырьмя фарами, но уже квадратной формы.

В 1993 году GM вывела на рынок США модель четвертого поколения. В ключе того времени она получила более округлые формы, а в «стартовых» версиях уже применялись моторы «эконом-класса» — V6 объемом 3,8 и даже 3,4 литра, мощность которых не превышала 200 сил. Но все меры по адаптации маскл-кара к новым реалиям не спасли положение дел — в 2002 году из-за падения спроса и структурных проблем концерна выпуск Camaro был прекращен.

Но не прошло и шести лет, как в программе перерождения бренда Chevrolet нашлось место для возвращения легенды: в 2008 году GM представила модель пятого поколения, продажи которой на мировом рынке начались с 2010 года, а с апреля 2012-го — и в России.