



Вот он, мой первый во всех смыслах Porsche — им оказался новый Boxster S с 315-сильным опозитом и разгоном до сотни за 5 секунд. Жаль, главная трибуна автодрома в тот момент пустовала...

В назначенный день теста хлестал дождь. Наш автобус ехал на новую гоночную трассу Moscow Raceway, и многие представители региональных СМИ находились в некотором смутении — отмахали ради этого тысячи верст, но не нарушит ли такая погода все планы? Ведь из-за дождя, бывает, даже останавливают соревнования уровня Formula 1, а ждать благоволения небес времени нет — вылет домой уже после обеда.

По прибытию на автодром тучи не разошлись, дождь не унялся, зато все сомнения быстро развеял сам глава отделения Porsche Russia господин Томас Штэрцель. Он сразу заявил, что это как раз самая подходящая погода для теста, когда во всей красе должны проявиться ходовые качества «наших» автомобилей.

A+C В 2011 году компания Porsche продала в России 2200 автомобилей, а в текущем году планируется уже более 3000. В рейтинге всех марок эти цифры, конечно, незначительны, но для эксклюзивного спортивного бренда каждая единица имеет особый вес. Более того, 50-процентный рост на данном этапе формально выводит Porsche в одну из самых динамично развивающихся компаний на российском рынке.

Сегодня у Porsche в нашей стране сеть уже из 20 дилерских центров, а самым восточным и самым «свеженьким» как раз оказался иркутский, официальное открытие которого состоялось буквально в сентябре. А ведь еще совсем недавно такое событие казалось маловероятным, а скорее даже малооправданным — единичные продажи спорткаров вряд ли могли сделать работу дилера полноценной. Однако времена меняются, и модельная политика тоже.

И хотя г-н Штэрцель уточняет, что апогеем конструкторской мысли был и остается Porsche 911, коммерческое положение дел на рынке у компании все же определило появ-

ление более «универсальных» моделей — сначала кроссовера Cayenne, а недавно и купе-седана Panamera. Именно они становятся основой продаж, именно им компания обязана рыночным успехом в России. Конечно, возможность хотя бы накоротке познакомиться с автомобилями Porsche впервые и сразу на спортивном треке — уже неплохо, а тут еще и вся модельная линейка, включая дизельные модификации, гибридные, а также новую версию Cayenne GTS.

ПОДГОТОВКА

Первым делом инструктаж об особенностях «пилотирувания». Красные конусы на трассе расставлены специально для нас — это подсказка о начале торможения перед поворотом. Когда руль повернут, не надо резко нажимать на газ или резко его отпускать. Обгоны запрещены, дистанция три-четыре корпуса автомобиля. И нужно стараться повторять траекторию машины инструкто-



Один из увлекательных участков трассы — это «змейка», которую по-спортивной технике прохождения надо максимально «выпрямить»

ВИЛЬНУТЬ ХВОСТОМ

ра. То есть, по трассе нас будут «вести».

Затем без промедления спускаемся прямо в зону пит-лейна. Место на автодроме святое так то. Здесь располагаются техбоксы команд, здесь во время гонок обслуживаются болиды — проводятся те самые пит-стопы, от которых во многом зависит и тактика, и стратегия гонки. Вход посторонним во время соревнований исключен, а общий вид на боксы команд, да и то издалека, имеют только привилегированные зрители: неслучайно зона пит-лейна, стартовая прямая и VIP-трибуна располагаются параллельно.

И хотя сейчас VIP-трибуна пустовала, торжественное волнение все равно присутство-



Поначалу заезжать на поребрики боязно, однако войдя во вкус «гонки», только по ним и «режешь» повороты, тем более это допускается

вало. Да и как иначе, если на «линии огня» бубнили пятнадцать негоночных, но все же непростых серийных автомобилей Porsche: пять спорткаров, среди которых воспе-тые в автосагах 911-е модели, пять кроссоверов бойцовской породы и пять предста-

вительских купе-седанов. В Иркутске такую компанию даже у дилера не застать, а здесь они все вместе и ждут уже с заведенными двигателями. Но времени «на собраться» с мыслями и перевести дух нет, все делается в темпе, ведь за нашими покатушками

MOSCOW RACE WAY

Открытый только в июле автодром Moscow Raceway расположен в 90 км от столицы и уже успел принять несколько этапов разных чемпионатов. Строился не кем-нибудь, а самим Германом Тилке — известным проектировщиком «формульных» автодромов. И хотя архитектурно Moscow Raceway выглядит сравнительно лаконично, автодром создавался с размахом, под соревнования практически любого уровня: рассчитан на посещение до 100 тысяч зрителей, трасса имеет длину 4000 метров, ширину 12-21 метров, 15 поворотов, а самый длинный прямой составляет почти 900 метров. В целом расчетная скорость для болидов Formula 1 около 311 км/час, хотя в данном случае для «Королевы автоспорта» трасса сертифицирована только как тестовая. Но кроме большого спорта, такие автодромы активно работают и на корпоративные интересы, в частности, компания Porsche арендует здесь трассу для проведения своих мероприятий.



Cayenne GTS является новой версией в семействе и производителем позиционируется между 400-сильным Cayenne S и 500-сильным Cayenne Turbo



Panamera как новейший и самый «нетипичный» для бренда продукт, тоже свято чтит понятие «спорт», что хорошо видно даже по оформлению задних мест. Однако идею воплощает в широком смысле своего времени, в том числе с гибридной силовой установкой и дизелем



Пожалуй, самой желанной для теста была группа именно из спорткаров, во главе которых именитый Porsche 911



С чего начинается автодром для гонщиков? Конечно, с пит-лейна



Архитектура Moscow Raceway для современных автодромов сравнительно лаконична, однако в целом все рассчитано на мото- и авто соревнования почти любого уровня



А это уже не «мы». Сразу после нас на всю катушку и по полному кругу гоняли частные владельцы Porsche



Глава «Порше Руссланд» Томас Штэрцель отметил, что особенно рад появлению в России современных автодромов. Эх, его бы слова да иркутским спортивным инвесторам в уши!

по расписанию дня еще заезды частников на собственных Porsche.

Во главе каждой пятёрки автомобиль инструктор

ра, своего рода пейс-кар. Вся журналистская команда тоже поделена на три группы, которые будут по очереди «обкатывать» пятёрки, однако в каждой группе людей больше, чем автомобилей, поэтому есть возможность проехать и пассажиром. Нашей группе, хорошо это или плохо, довелось первой опробовать спорткары. Хорошо, что сразу окунаешься в легенду, а плохо, что не успеваешь как следует «вписаться» в эргономику этой легенды, что потом еще аукнется. Едва пристегнулся и сделал какие-то настройки за рулем нового родстера Boxster S, а инструктор

уже приглашает тронуться к стартовому светофору. И вот зеленый, погнались!

ПЕДАЛЬ В ПОЛ

Признаться, первый круг прошел в полном сумбуре, чисто на водительских инстинктах и адреналине! Ничего нельзя разложить по полочкам, в голове только тугой комок из обрывков эмоций. Сочный и громкий рык оппозитного мотора за спиной, приличная динамика разгона и торможения, непривычно высокая скорость в дуге поворота, отличная информативность на руле и педалях, серьезные боковые нагрузки. Занос! Чайник,



Инструктаж перед тестом наглядно проводил известный российский автогонщик Олег Кесельман, неоднократный участник и призер престижных зарубежных чемпионатов

блин, а думал, ездить умею! Но тут или собственные реакции «контраварийно» отрабо-



Интерьер у спорткаров отменный, вот только времени детально «вжиться» в эргономику не было, а уже на трассе разобраться с работой того же климат-контроля не так то просто



Общий перепад высоты трассы составляет 22 метра, а здесь один из самых «острых» перегибов с крутым левым поворотом сразу за ним. Не случайно выставлены щиты с подсказкой безопасной скорости «подходов»

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ НЕКОТОРЫХ МОДЕЛЕЙ PORSCHE, УЧАСТВОВАВШИХ В ТЕСТЕ

Модель	Объем дв.	Макс. мощн./ обороты	Коробка передач	Разгон 0-100 км/час
911 Carrera S	3,8 л.	400 л.с./7400	7-ст. робот	4,3 сек
Boxster S	3,4 л.	315 л.с./6700	7-ст. робот	5,1 сек
Panamera GTS	4,8 л.	430 л.с./6700	7-ст. робот	4,5 сек
Cayenne GTS	4,8 л.	420 л.с./6500	8-ст. АКП	5,7 сек



Вот так, по зеленому сигналу светофора и с машиной инструктора во главе, очередная колонна трогается с пит-лейна на основную трассу. Скорость на самом пит-лейне – не более 60 км/час

тали, или сам Porsche сильно умно сделан, так и не понял, но машина стабилизировалась быстро и четко.

И все это в условиях облака воды и почти полностью запотевшего стекла! До старта разобраться с климатической установкой просто не успел, а на трассе тем более недосуг. Так что очень кстати впереди шел 911 Carrera S ярко-желтого цвета, он хоть и размытой, но все же выступал путеводной «мишенью».

Вторая «попытка» уже прошла куда более хладнокровно, осознанно и ясно. На этот раз под руками руль 911-го, и сразу за «пейсаром». Тут и дождь унялся, и стекло чистое. И уже нормально воспринимается мастер-класс инструктора, который не только идеально пишет траекторию, но и дает ЦУ по радио: «не забываем тормозить», «используем всю ширину поворота», «в связке стараемся спрямить траекторию», «для оптимального прохождения можно использовать поребрик», «на выходе можно педаль в пол, начинается длинная прямая».

Надо же, теперь слияние с машиной и трассой прошло гораздо интересней. В том числе успеваешь заметить, что 7-ступенчатый робот даже в режиме D работает по жесткому спортивному «графику», легко позволяя выкрутить оппозитник до 7000. А «вильнуть хвостом» на сыром асфальте уже хочется намеренно, хотя это и не просто — ты буквально чувствуешь, как машина с центральным расположением двигателя всеми четырьмя липнет к полотну. Все же иногда чуть-чуть получается «управляемо скользить». Трасса имеет не только связку разных поворотов, но также перепад высот, что добавляет остроты ощущений. **А на прямом отрезке, с педалью в пол и будоражающим кровь ревом мотора, наконец-то глянул на спидометр — успел «стрельнуть» до двухсот. Какой же здесь маленький прыжок!**

Нет, о выдающихся драйверских пируэтах речи не идет, но и это не было похоже на обучение азам в автошколе. Ритм движения и техника вождения задавались по-спортивному, как и надо на гоночном треке. Разве что кайф исчезал быстрее, чем рассеивался водяной туман — заезд на одной машине только один круг, да и то по урезанной конфигурации Sprint, что включает участок трассы длиной в 2,6 км с 12 поворотами и не включает «прогон» по главной прямой со стартовой решеткой. В общем, понять нюансы, «прикататься» как следует, возможности не было. Так, как это делается в том же картинге, где круг за кругом оттачиваешь навык и улучшаешь время. Здесь было не так, и награждений по итогам заездов на лучшее время не предусматривалось. А как хотелось!

Вторым открытием на этом тест-драйве стало то, что Cayenne и Panamera «не едут»!

То есть, они едут, конечно, и управляются очень даже славно, по-своему азартно. Однако после заднемоторных спорткаров с оппозитами, эти важные особи с их плотно-упитанными телами и V-образными двигателями переднего расположения кажутся тихими, плавными, даже валяжными, с импозантными реакциями, плюс нарочито-роскошная отделка. Кажется какими-то ненастоящими Porsche. Ну разве что версии GTS прохватили эталим бодрящим тоником. Вот и сам господин Штэрцель говорил же, что главный у них — это 911-й. А остальное, если переводить в свободной форме, это спорт в угоду маркетинга.

Но все последние оценки характерны именно для условий гоночного трека. А мы-то знаем, что выйди эта многомошная компания на дороги общего пользования, в типичную нашу бытовую среду, и акцентные станут другими. Вот потому-то лицом Porsche в России стал Cayenne, а за ним теперь становится и Panamera. Но то, что Porsche продолжает создавать и настоящий, не маркетинговый спорт, за это особые, как говорится, уважение.

А еще, нам бы, иркутянам, хотя бы небольшую дольку от автодрома Moscow Raceway. Очень назрело!

Василий ЛАРИН,
фото автора



Случайно или нет перед паддоком оказался этот раритет, но эмоций он тоже прибавил изрядных одним лишь созерцанием