

ПОЛИГОН ТРЕХКОЛЁСНЫЙ РОДСТЕР ПРОТИВ ПОНИКАРА



ТЕКСТ Романа СИТНИКОВА  
ФОТО Романа РОМАНИШИНА

# ИГРУШКИ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ЧТО ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ ЖИЗНЬ СТАЛА КАЗАТЬСЯ СЕРОЙ И СКУЧНОЙ, ЭМОЦИЙ НЕ ХВАТАЕТ, А ОТПУСК В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НЕ СВЕТИТ? МОЖНО, НАПРИМЕР, ВЫБРАТЬ ЯРКОЕ И ПОЗИТИВНОЕ СРЕДСТВО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ!

CHEVROLET CAMARO  
2000 см<sup>3</sup>/238 л.с./1539 кг  
от 2 890 000 ₽

POLARIS SLINGSHOT SL  
2384 см<sup>3</sup>/173 л.с./782,5 кг  
2 500 000 ₽



СМОТРИТЕ  
ВИДЕООБЗОР  
НА САЙТЕ  
«Мото»!

Как известно, самые трудные в жизни мальчика – первые 40 лет. Тяжесть бытия помогают скрасить интересные игрушки. И не важно, что с возрастом их стоимость тоже растёт – это неизбежно. Главное, чтобы они продолжали дарить позитив, пробуждать тягу к познанию нового и неизвестного. Ведь нам, мальчикам, это так важно!

Когда во дворе редакции обосновался ярко-красный Polaris Slingshot SL и солнечно-жёлтый Chevrolet Camaro, работа во всех окружающих офисах приостановилась. Мальчики всех возрастов и социальных групп потянулись изучать новые

яркие машинки, обсуждать, вспоминать, что «у Серёги был такой, только наоборот, зелёный и с хромом», и демонстрировать свою эрудированность, рассказывая о Campagna T-Rex и Ford Mustang с «тоже маленьким» мотором в 2,3 литра.

Собственно, двухлитровый двигатель нового Chevrolet Camaro и стал поводом для разделения наблюдателей на два лагеря: одни упорно твердили, что двухлитровым бывает только сок, другие же были уверены, что шикарная внешность нового поникара куда важнее, чем рабочий объём его мотора. В остальном разногласий не наблюдалось:



⌚ Если предполагаются регулярные вылазки на «Слингшот» на трек – причём для поездок на результат, а не для фаны – я бы задумался о подборе более подходящей резины. Установленная на заводе Kenda очень хороша, когда хочется ехать боком, но для по-настоящему спортивной езды она излишне «пластмассовая». Зато при городской эксплуатации её хватит надолго, а эффективность торможения остаётся на уровне.



⌚ Шикарная светодиодная корма особенно эффектно смотрится в темноте: сложно понять, наземное ли транспортное средство впереди либо недавно приземлившийся X-Fighter?..



«Камаро» красив, «Слингшот» необычен, дайте-ка сфотографировать и того и другого! Вот и расскажите мне, что аппараты, подобные нашей яркой парочке, выбирают умом, изучив характеристики, сравнив с конкурентами, ознакомившись с кредитными программами и проанализировав динамику падения цены

на вторичном рынке... Нет, это именно эмоциональный выбор, реализация собственного «Хочу!». А раз так, то и изучать их мы будем в первую очередь с этой стороны.

Почему именно эта пара? Причин достаточно, ведь общего у столь разных аппаратов не так уж и мало. В первую очередь, конечно, экстраординарная внешность – и Camaro, и Slingshot выделяются в потоке и обращают на себя внимание. Помимо этого, у них схожий прайс – 2,5 миллиона рублей у Polaris, 2,89 миллиона – у Chevrolet.

С двигателями тоже интересная ситуация: они не только оба производства General Motors, но и двухлитровый турбированный мотор, и атмосферник «Слингшота» рабочим объёмом 2,4 литра относятся даже к одному семейству Ecotec!

Главное же различие обусловлено действующим законодательством: Slingshot SL относится к мотоциклетной категории ТС. Несмотря на сугубо автомобильную посадку, автомобильные же органы управления, двигатель и габариты, трёхколёсник Polaris имеет всего один государственный регистрационный знак, сзади... и это же просто замечательно! Почему? Как минимум потому, что количество «стреляющих» сзади камер, контролирующих скорость



⌚ Тестовый Camaro – уже шестое поколение модели. Что, впрочем, не мешает и взрослым, и детям безошибочно узнавать автомобиль на улице: это же Бамблби из «Трансформеров»!



⌚ Качественная аудиосистема с шестью колонками обеспечивает весьма приличный для столь специфического транспорта звук. На 4,3-дюймовый экран «головы» выводится также картина с камеры заднего вида.

движения, пока ещё в разы меньше, чем классических, снимающих спереди. А при энерговооружённости Slingshot SL это важно! Ведь

Красная футболка с логотипом «Армия России», сделанная из стопроцентного хлопка. Имеет прямой крой, комфортную свободную посадку и круглую горловину.  
799 руб.

Ветровка из непродуваемого полиэстера с мягкой хлопковой подкладкой. Материал верха – ткань разновидности оксфорд, используемый в том числе и для пошива военной спецодежды. Очень прочный и в то же время лёгкий материал. Ветровка имеет прямой крой и высокий ворот.  
7999 руб.

Простые прямые брюки из натурального хлопка. Имеют прямой крой. На левой штанке – вышитый логотип «Армии России».  
2999 руб.

Высокотехнологичные берцы с системой утяжки ВОЛ, заменяющей привычные шнурки и позволяющей точно и максимально комфортно зафиксировать обувь на ноге. Модель сделана из специально обработанной кожи с текстильными вставками из прочного синтетического материала Cordura. Подкладка – ламинированный пакет с мембраной Gore-Tex и утеплителем Vision 3ly, что делает эту обувь идеальным выбором на холодную дождливую осень.  
11 999 руб.

На внушительном алюминиевом маятнике консольно крепится 20-дюймовое заднее колесо, приводимое широким ремнем.

двухтонного автомобиля двигатель рабочим объёмом 2,4 литра – это ещё более-менее, то для 780-килограммовой «зажигалки» это очень круто! Удельная мощность Slingshot SL получается более 220 «лошадей» на тонну – в полтора раза выше, чем у Camaro, и всего втрое ниже таковой у McLaren P1 стоимостью около миллиона евро.

Процесс посадки водителя в Slingshot SL требует определённой сноровки и до момента приобретения

нужного опыта больше напоминает вползание: нужно не просто попасть на расположение практически на уровне земли кресло, но и прятаться между ним и рулём. Однако буквально на третий-четвёртый раз я уже стал грациозно (по крайне мере, мне казалось именно так...) перетекать за руль и так же, только чуть дальше, покидать водительское место. На пассажирское же сиденье просто падаешь – никаких сложностей не возникает.

Некоторый диссонанс вызывает только необходимость надевать мотошлем, – при том что сидишь ты в автомобильном кресле, при-



у «Рогатки» (а именно так переводится с английского слово Slingshot) явно доминирует классический американский подход к автомоби-

лестроению: вместо того, чтобы морочиться с аэродинамикой, можно просто поставить мотор побольше! Я серьёзно. Ведь если для

## Этот взгляд на спущенных фарах со светодиодными полосками ходовых огней точно ни с чем не спутаешь!..

стёгнутый трёхточечным ремнём.

Посадка в «Слингшоте» автомобильная, но ни один кабриолет не сравнится с ним по чувству интеграции водителя в окружающее пространство. Ты открыт со всех сторон, и на светофарах даже водители легковушек-«пузотёрок» заглядывают в салон трёхколёсника Polaris откуда-то сверху... Но происходит это только до тех пор, пока не загорится зелёный.

В движении Slingshot ещё больше, чем в статике, оправдывает своё имя: после нажатия на педаль газа аппарат именно выстреливает с места, мгновенно оставляя соседей по потоку далеко позади. Чему очень способствует чётко работающая механическая КП с коротким ходом рычага. При динамичном ускорении звук рядной «четвёрки» GM получается настолько сочный, что хочется сделать музыку потише и наслаж-

даться исключительно саундом двигателя. А если нажать волшебную кнопочку и отключить трекшн-контроль, Slingshot до конца третьей передачи будет спокойно и прогнозируемо ехать боком! Мало? Тогда нужно эту же кнопку не просто нажать, а подержать несколько секунд. И система стабилизации не просто притихнет, а выключится полностью. Для переднемоторного заднеприводного аппарата это

означает одно: теперь вся ответственность лежит на водителе. А ответственности будет хоть отбавляй: деактивированная ESP позволяет Slingshot ехать в заносе, «крутить пятаки», выставляясь контрсмещением перед входом в поворот... У водителя же всего три инструмента контроля этой безумной «зажигалки»: руль, педали и рычаг КПП. Всё по-настоящему, по-честному: только ты и машина.

Поначалу старался избегать лишних перестроений в потоке – ведь ширина «Слингшота» почти два метра! Но ехать в статичном окружении быстро надоедает – удивлённые лица, а также фотографирующие и пишущие видео смартфоны наседают со всех сторон. Поэтому решил пилотировать по-мотоциклетному: чуть быстрее скорости потока. Как? Элементарно. Во-первых, при перестроениях из ряда в ряд главное, чтобы прошла «голова» машины, остальное – проскочит (сразу-то Slingshot очень узкий). Во-вторых, практически все участники дорожного движения охотно пропускают это трёхколёсное нечто, что-

Двусторонний жилет, имеющий изнутри однотонный коричневый цвет и горизонтальную стёжку, а с изнанки – фирменный камуфляж «Армии России». Молния гидроизолирована. Два боковых наклонных кармана с застёжкой на кнопке. Ткань – полизстер с пропиткой от влаги, наполнитель – заменитель пуха.

7999 руб.

Текстильный ремень цвета хаки с надёжным перекидным фиксатором, сделанным из стали.

699 руб.

Яркий жёлтый джемпер из стопроцентной шерсти. В паре с утеплённой жилеткой отлично согревает в осеннюю погоду.

3999 руб.

Джинсы из плотного денима с винтажными потёртостями, дополнительным шестым карманом сзади и оригинальными камуфляжными вставками. Кожаный лейбл на пояске, фирменные металлические кнопки и пуговицы, вышивка на малом кармане.

4999 руб.

Низкие лёгкие кеды, сделанные для бренда «Армия России» компанией Affex. Материал верха – прочный и дышащий хлопок плотностью 16 унций, внутри – ортопедическая стелька с двойной амортизирующей подушечкой на пятке.

2999 руб.

бы получше его рассмотреть и сфотографировать. А самые смелые даже задают на светофорах стандартный вопрос: «Что это?!»

Вообще, каких только определений в адрес Slingshot я не услышал в городском трафике: и «Трёхколёсная формула», и «Имперский штурмовик», и «Адская колесница»... Кто-то, заметив напоминающий трёхлучевую звезду логотип «Рогатки», спрашивал, не Mercedes-Benz ли это? Но больше всего повеселил водитель корейского кроссовера, который после долгого изучения выдал в пространство фразу: «А оно вообще с этой планеты?»

С этой. Но предназначено не для любого её угла, конечно. По-спортивному жёсткая подвеска отрабатывает каждую неровность, каждый стык дорожного полотна. И если на качественном асфальте это просто напоминает о наличии связи с окружающей действительностью, при движении по дорогам, покрытие которых отличается от идеального, главное помнить, что у «Слингшота» три колеи! То есть ни автомобильная, ни мотоциклетная тактика ухода от ям на асфальте здесь не работает. И жёсткая подвеска в сочетании с низко-



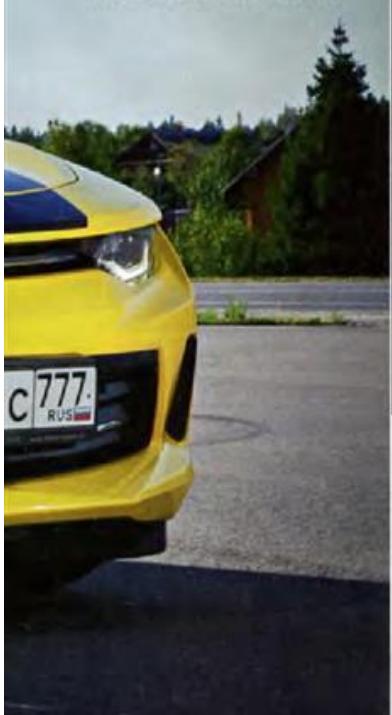
Тормозные диски у «Рогатки» вентилируемые, диаметром 298 мм и спереди, и сзади. Их потенциала лёгкому «зажигалке» хватает всегда, а на скользких покрытиях интеллигентно настроенная ABS качественно ассистирует водителю.

Замедляется Camaro очень быстро! За изящными 20-дюймовыми литыми колёсами поникара виднеются внушительные компоненты тормозной системы: вентилируемые диски и суппорты Brembo.



### Маслкар?

Что такое классический маслкар? А причём здесь поникар? И кем следует считать Camaro? Некоторые американские специализированные ресурсы, любящие углубляться в тёмные терминологические джунгли, считают, что маслкаром может считаться доступный восьмицилиндровый мидсайз, то бишь среднеразмерный автомобиль, желательно с кузовом купе или кабриолет. Например, Chevy Chevelle SS, Pontiac GTO или Dodge Charger R/T – это самые настоящие маслкары. Но при этом понятие вышло столь всеобъемлющим, что под него попадают как здоровяки, типа Chevy Impala SS и Dodge Coronet R/T, так и свирепые версии компактных Ford Mustang, Dodge Challenger, Plymouth Barracuda и, собственно, Camaro. Впрочем, большинство экспертов всё же именуют Camaro и ему подобные поникарами – сравнительно небольшие, харизматичные и быстрые купе или кабрио. •



профильными колёсами постоянно будет напоминать об этом.

После нескольких дней, проведённых за рулём Polaris, поездки на Camaro стали настоящей психологической разгрузкой. Конечно,

жёлтый с чёрными полосами «Шеви» не оставался без внимания, но оно было обращено преимущественно на автомобиль. Не возникало ощущения, что тебя как составную часть экипажа тоже рассматривают под ми-

крокопом. Тут ты надёжно отделён от окружающей действительности: сверху крыша, по периметру – стекла, а качественная музыка позволяет полностью обособиться от происходящего во внешнем мире.

Camaro 2017 года выпуска действительно иной: новая платформа не имеет ничего общего с пятой генерацией культовой модели. Над кузовом шестого поколения колдовали долго – компьютерное моделирование и испытания в аэродинамической трубе позволили добиться ещё лучших показателей коэффициента лобового сопротивления. Даже крыша, например, создавалась с применением



### ★ особое мнение

**Асатур  
БИСЕМБИН,**  
автомобильный  
эксперт

Slingshot – это другая реальность, новое измерение, переход через все мыслимые границы. С первой до последней минуты пребывания в этом «внеземном» трёхколёснике терзают мысли: куда же тебя угораздило попасть? Это не кабриолет, не карт и даже не «формула», а... всё сразу! Но не Atom, который Ariel! Сдается мне, в Polarіs попытались угодить всем и каждому. Удалось? Аудитория поставлена перед поистине садистской дилеммой. Адепты кабриолетов, которым не хватало новых и бритвенно острых ощущений, потеряли сон. Почитатели Caterham, Donkervoort и даже с ними тоже крепко призадумываются. Ну а картингисты... С ними всё понятно. Разве что мечтающие о вышеупомянутом фантастическом Ariel Atom останутся холодны, как зимняя Скандинавия, но их можно понять. «Что же ты за самоделка такая?» – вот первая мысль при виде Slingshot. Кузовные, с позволяющими сказать, панели дышат, как спящий бегемот, повсюду пластик и пещерный аксетизм вкупе с граниеным будоражающим дизайном. Но это очень качественная «самоделка», в которой всё продумано и есть необходимый минимум оснащения, включаящий в себя такое благо, как камера заднего вида. Нелишняя вещь, учтивая «невидимость» заднего колеса и необходимость иногда парковаться в крайне стесненных пространствах. Правда, «Рогатка» не любит простаивать и отыхать. Не слишком ей комфортно –

стоит замереть на парковке, как со всех сторон налетает толпа шокированных граждан, вяло реагирующих на Porsche и лениво зевающих вслед Lamborghini. Polarіs – это настоящий магнит для людей любого возраста и пола.

На дороге картина схожая, но здесь заметить «красную молнию» и поймать её на камеру смартфона сложнее – оправдывая название, «Рогатка» отстреливает с дымящейся шиной и зловещим визгом. Необходимость в шлеме зависит от ваших габаритов. Тем, кто среднего роста и выше, придется смириться с упругой ладонью ветра, которая всегда будет трепать шевелюру, стоит лишь трициклу тронуться с места. Невысоким останется созерцать коротенький и пляшущий на неровностях ветровичок.

Ход у Polarіs жесткий, даже очень! Любая ямка с острыми краями – и хищная bestia сотрясается от удара. Но дорожный рельеф даёт понять, сколь высока жесткость «скелета». А вообще, стихия Polarіs – это направления любой кривизны с хорошим покрытием. По совокупности субъективных ощущений от характера ускорения аппарат, пожалуй, смахивает на нечто формульное: «четвёрка» объёмом 2,4 л выдает не бог весть какие 173 л.с., но крутился до 7000 об/мин и с лёгкостью переносит машину в пространстве. Разгон концентрированный, «чистый», острый, но не сказать, что запредельный – в это шасси так и просится агрегат позже. Хотя куда ещё свирепее, когда широченный задний каток так и норовит прочертить зигзаг в каждом повороте?

бесшовной лазерной пайки, а не классических сварных швов, что позволило ещё немного снизить величину Сx. Это уже, скорее, европейский или японский, но никак не классический американский подход. Шестое поколение стало легче на 175 кг и компактнее прежней версии автомобиля: на сантиметры, но тем не менее уменьшилась длина, ширина, высота и колёсная база.

Дерзкий, подтянутый «Камаро» едет очень даже весело! А как иначе-то при таком крутящем моменте – 400 Н·м всё же! При этом средний расход топлива сильно диссонирует с шаблонными «американскими» ожиданиями: чтобы выйти за 10 л на 100 км, надо действительно постараться. В режи-

ме Sport особенно приятно на торможении переключать подрулевыми лепестками передачи вниз – «отстрел» радует слух и заставляет не-надолго забыть, что под катом всего два литра.

При этом функциональность Camaro оказалась на высоте: этот автомобиль прекрасно подходит на роль

**Рабочий объём двигателя нового Chevrolet Camaro на самом деле не имеет особого значения. Да, конечно же, привычные 6,2 литра мне лично импонируют куда больше рядной «турбочетвёрки»... Но в этой машине в себя влюбляет экстерьер и интерьер. И пусть звук «кофемолки» рас-**



Модель шестого поколения получила полностью новый интерьер – ощущимо более качественный и современный, чем у Camaro предыдущей версии. Несмотря на обилие клавиш, кнопок и переключателей, разбросанных по всему салону, к ним быстро привыкаешь.

с возросшей почти на треть жёсткостью кузова положительно сказались на манёврах поникара. Исчезла привычная по прошлым поколениям необходимость бороться с машиной, держать её в узде, не расслабляясь ни на секунду. Camaro поворачивает не газом, а рулём.

Хорошо стоит на траектории, очень прогнозируемо реагирует на изменение тяги и действия «штурвалом», и даже продолжительный проезд по поребрику в апексе ходового поворота не сбросил «бамблби» с траектории. Конечно, это не спорткар, но в случае участия в любительских трек-днях он гарантированно позволит получить удовольствие от езды по треку. ■

всесезонного транспортного средства. Конечно, полноценно четырёхместным назвать салон сложно – крупным пассажирам на втором ряду будет тесно. Но два детских кресла встали назад без проблем. А багажник вообще удивил: не у каждого семейного седана можно встретить такой полезный объём.

страняет адептов маслкаров, – это мелочи. Ведь «Камаро» способен не только бодро ехать, но и дарить позитив и водителю, и окружающим на регулярной основе, – а не это ли прекрасно! За плечами Slingshot нет полувековой истории и пяти поколений предшественников, но это не делает его менее настоящим. Более того, трёх-

В сочетании с откидывающимися спинками сидений второго ряда можно получить компактный и быстрый грузовичок! Правда, определённые ограничения накладывают узкий проём – не всякий габаритный груз пройдёт через него.

Но к чёрту практичность и pragmatичность, когда ты

колёсник Polaris даже в большей степени, чем «Камаро», ощущается наследником американской традиции маслкаростроения – железный, эмоциональный, с дурниной! Обосновать выбор «Рогатки» цифрами не получится. Да и не нужно это, ведь Slingshot способен подарить такой шквал эмоций, что не каждому будет под

за рулём Camaro! Пора и ему отдохнуть от города. С такими мыслями мы оказались на Moscow Raceway, где уже ждал Polaris Slingshot SL. Первые же метры по треку приятно удивили. Управляемость нового «Шеви» серьёзно изменилась в лучшую сторону: заметное снижение массы в сочетании

силу с ним справиться... Захочется немного отдохнуть, побить «как все». И да, конечно, можно «заплатить чуть дешевле/дороже и взять нормальную машину» (С). Можно. Но это будет означать, что детство закончилось, а унылый pragmatизм победил. А я, например, так не хочу. Я ещё не наигрался!

POLARIS SLINGSHOT  
ПРЕДСТАВЛЕН НА ТЕСТ  
КОМПАНИЕЙ «БРАНДТ».  
CHEVROLET CAMARO  
ПРЕДСТАВЛЕН НА ТЕСТ  
КОМПАНИЕЙ «ДЖИ Эм Авто».  
ОДЕЖДА БРЕНДА «АРМИЯ РОССИИ»  
ПРЕДСТАВЛЕНА ДЛЯ СЪЁМОК  
МАГАЗИНОМ ARMRUS.RU