

Во-первых, это красиво...

Мечтать не вредно, вредно
кормить обещаниями.
Да и то, оказывается,
не всегда...



Что есть эстетика кабриолета в нашей стране? Бесконечное внимание, визуальный иммунитет к году выпуска и способность долгое время удерживать статус "dream-car". А с обновленным родстером "Jaguar F-Type" еще и на топливе разоряться не придется.

НАМЕДНИ правительство громко утвердило законопроект о популяризации здорового образа жизни среди населения. За других не скажу, а для меня инициатива стала отличным стимулом для появления излюбленной забавы: давать себе обещания. Каждый вечер я в душе (ударение на

последний слог) клянусь завтра же заняться спортом, чтобы уже утром в душе (ударение на первый) доблестно отложить ЗОЖ на очередной "потом". Мотивация, лишними килограммами свисающая с боков, не работает. И в облегченные спортивные кресла "Jaguar F-Type 2.0" следу-

ющего модельного года меня тоже захватывает с определенным усилием, фиксируя, словно дюбель в стене. Кстати, в них теперь есть функция вентиляции...

"Два нуля" – это символ перемен, растянувшееся во времени обещание компании встать на праведный

путь оздоровительного даунсайзинга, реверанс идейным борцам за экологию. Именно они вынудили "Jaguar", когда-то бравировавший своими объемными многоцилиндровыми рядными и V-образными моторами, воткнуть под длинный капот "F-Type" компактный и легкий



алюминиевый агрегат с четырьмя "горшками" и наддувом, чтобы та пакость, что вылетает из одинокого центрального "раструба" выпускной системы под давлением на акселератор, не раздражала окружающую среду.

Ярчайшая отличительная черта модификации – хромированный патрубок выпускной системы по центру.

Этот "Ingenium" для базовой версии кабриолета залез в фирменный карман на глубину нескольких сот миллионов фунтов. Но никак не втискивается в мое сознание. Опустить психологическую отметку с былых минимальных трех до нынешних двух литров – вероломно попать идеалы прошлого! Отсюда и заочное впечатление, что некогда пышущий жаром эмоций родстер превратили из спортсмена в физкультурника, который не стремится к рекордам, а "занимается" исключительно в "экологических" целях.

Обманываться рад!

НЕ ПРЕВРАТИЛИ. Во-первых, "мышцы" тут все еще в избытке. В активе такого "F-Type" триста лошадиных сил и еще четыре сотни ньютон-момента. Прибавьте к ним полторы тонны массы (кузов же тоже из алюминия!), и вы поймете, что двухлитровый родстер пребывает в достойной физической форме. Если судить по 5,7-секундному разгону до "сотни" – весьма.



Мультимедийная система "InControl Touch Pro" последнего поколения несет заметные улучшения графики и интерфейса.

на себя, потому как в остальном диапазоне оборотов будешь мчать как ужаленный, точно говорю! Норвегия – стра-

послушно ловил скуные лучи северного солнца, изредка сотрясая стены тоннелей и барабанные перепонки раскатистым

ше прибегать к помощи педали тормоза никто же не запрещает! Так, в поворотах я просто слегка сбавлял темп, принудительно переключаясь "вниз". Единственно возможный для этой версии родстера задний привод, улучшенная за счет легкого мотора развесовка, перенастроенные подвеска и рулевое управление быстро вытряхнули бы из любого скептика остатки интриги – удовольствие получаешь в первом же вираже. Два литра сделали "F-Type" интеллигентным, покладистым и располагающим к себе. Это не высокоточный инструмент, к нему не надо приравнивать-

ся, им не надо учиться владеть. Он азартен настолько, насколько азарт может сочетаться с имиджем подобной модели.

Тебе не приходится отлавливать вяляющий "хвост" машины при резких стартах и ускорениях. Родстер так классно цепляется пинами за дорогу, что позволяет ускоряться практически из апекса – с небольшой корректировкой траектории рулем. На мой вкус, баланс эмоций и возможностей автомобиля для человека без

багажа многочасовых сессий на гоночном треке здесь приближается к оптимальному. И все это при гуманном расходе топлива – мне бортовой компьютер выдавал что-то около "десятки".

С уклоном в "цифру"

ЦИФРОВОЙ век затребовал соответствия, и в модельную реальность кучно вошла вспомогательная электроника. Обновленный родстер ринулся автоматически тормозить перед препятствиями, соблюдать рядность, считывать информацию с дорожных знаков и следить за состоянием водителя. В стерильных условиях норвежских дорог весь "электротрифт" работает преимущественно как надо, не придирается. Что до наших широт, так тут вызывает сомнение актуальность уже самой концепции автомобиля с открытым верхом. И здесь мои предпочтения всецело на стороне "F-Type" купе, который поучаствовал в той же программе модельных реноваций. По крайней мере в теории – до ездовой практики дело пока не дошло...

Дмитрий Тютюченко,
фото "Jaguar"
Молде – Москва

Вопреки сомнениям, двухлитровый родстер пребывает в достойной физической форме.

А во-вторых, эмоций он тоже отгрузит целый вагон! Пик тяги приходится уже на 1.500 об/мин. Нет, варьивного эффекта нажатие на акселератор не дает – восьмидиапазонный автомат легкой заминкой представляет последний шанс одуматься. Но если все же решился, пеняй

на не шибко толерантная к воспестью Гоголем страсти каждого русского. Но пару раз, многократно проверившись, выставив охранение на подходе и осенив себя крестным знамением, я мобилизовал резервы отваги и, что называется, "нажал". Большую же часть времени законо-

синтетическим звуком выпускной системы с "активным глушителем".

Интеллигент

О КАКИХ тогда эмоциях речь? Да, к скоростным прострелам частокон ограничительных знаков не благоволит. Но мень-



Краткая техническая характеристика	
"Jaguar F-Type Convertible"	
Габаритные размеры	448,2x192,3x130,7 см
Колесная база	262,2 см
Снаряженная масса	1.545 кг
Двигатель	4-цил., 1.997 куб. см, с наддувом
Мощность	300 л.с. при 5.500 об/мин
Крутящий момент	400 Нм при 1.500-4.500 об/мин
Коробка передач	8-ст., автомат
Тип привода	задний
Максимальная скорость	249 км/ч
Разгон 0-100 км/ч	5,7 с
Средний расход топлива	7,2 л/100 км
Запас топлива	70 л
Объем багажника	207 л