

Mustang, Road Runner, Charger, Barracuda, Firedird...

Оседлать muscle car — мечта. И лучше, если он будет винтажным. Когда находишься рядом с подобным автомобилем, слюноотделение такое, будто перед тобой жарят полуторафунтовый истекающий соком рибай.



Но когда ты уже почти чувствуешь вкус, его уносят. В такой момент даже можно кого-то убить ненароком. Однако бывают разочарования и посильнее. Тот inferнально-рыжий Camaro 1974 года — как голливудская дива: блеснул нарядом, пару раз громогласно рыкнул и, пока все пускали слюни, исчез в неизвестном направлении, выпустив в атмосферу изрядную порцию дыма, сажи и литров двести несгоревшего топлива. Честное слово, тут уже не убивать хотелось, а рыдать от досады. Но иных вариантов не было, так как рядом уже бил копытом белый кабриолет образца 2012 года — полноценная EU version, которая уже в марте окажется у российских дилеров.

Или не окажется. По «кабрикам» американцы пока не определились. Вопрос, так сказать, прорабатывается. Вот купе у нас будет точно. С опозданием на два года, но все-таки будет. А значит, мы получим первый официальный muscle car. Впрочем, даже если открытые версии у нас так и не появятся, убиваться не стоит. Во-первых, у Convertible мягкая крыша, к тому же очень медленная. Во-вторых, это не совсем Camaro.

Выглядит автомобиль шикарно, но в нем шумно и холодно. Кроме того, с опущенной крышей вы никогда не разгоните даже базовый V6, потому что где-то на 150–170 км/ч вас просто сдует.

А еще у кабриолета «картонный» кузов... Машина такой длины либо должна быть с нормальной металлической крышей, либо на одном из поворотов она просто схлопнется, как книжка. Добавить тонну усиливающих швеллеров? Снова мимо. В таком случае Camaro стал бы весить столько, сколько МКС, а под его капот пришлось бы поставить пару ракет «Протон-М» с полным набором двигателей. В общем, GM ограничился иксобразной растяжкой под днищем, что превратило Convertible в очередной «понтomobilь», сделанный лишь для того, чтобы владелец мог время от времени попортить прическу жене или подруге.

Теоретически можно похвастать салоном, но лучше сделать это где-нибудь у Макдоналдса. Изнутри Camaro — типичный «масл»: крепко сбитый, массивный, но при этом отнюдь не дорогой и совершенно неэлегантный. А местами даже немного уродливый. «Ушастая» панель приборов, к примеру, более-менее прилично выглядит лишь на картинках. «Вживую» же она напоминает какие-то гигантские солнцезащитные очки. Хотя, надо признать, в целом Camaro достаточно удобен. Однако вряд ли он способен вызывать какие-то сверхэмоции, по крайней мере в стоячем положении. Но таким он, собственно, быть и должен — доступным, не совсем комфортным и чертовски мощным.



В этом-то и заключен дух muscle car — своеобразный автомобильный абсолют, главное в котором механическое сердце, а остальное — ничего не значащая периферия. Вот все это и есть данное купе. Во-первых, у него стальная крыша, поэтому никто не будет зариться на вашу лысину. А еще это значит, что Camaro не закручивается в спираль на неровностях и в движении надежен, как чугунный лом. Что бы вы с ним ни вытворяли.

Camaro, кстати, в XXI веке стал вполне себе управляемым. Теперь это не прямолинейная торпеда с повадками молодого осла для трассы №66, а достаточно послушный автомобиль, правда, с экстраординарно «длинным» рулем и чудовищным радиусом разворота.

Но главное, у тестового купе был V8. Если бы американцы отдали этот мотор немцам, те бы отправили его на свалку, удивившись, зачем им прислали столько металлолома. В крайнем случае ребята из «M-power» или AMG, поколдовав пару лет в лабораториях, сняли бы с него еще миллион лошадиных сил. Проблема в том, что у них вышел бы двигатель для BMW или Mercedes, но никак не для muscle car. Нынешний американский «силовик», конечно, тоже не совсем то что нужно, так как он обучен отключать половину цилиндров и менять фазы газораспределения (версия L99, оснащаемая АКП). Да, мотор перестал бездумно палить топливо. Однако он уже не едет так, как должен (паспортные 405 «лошадей» коробка делит как минимум на полтора). Вот второй 6,2-литровый LS3 — совсем другое дело. Во-первых, сил тут уже 432, 569 Нм момента... Так что, нажимая газ «в пол», вы можете быть уверены, что Camaro действительно поедет: 5,2 секунды до «сотни» — почти как в легкомоторном самолете. Во-вторых, вместо «автомата» работает восхитительная «механика» (с мелкозубчатыми синхронизаторами Hoerbiger, двухмассовым маховиком, двухдисковым сцеплением и с «херстовским» рычагом). Впрочем, почему это работает, сейчас мало кому интересно. Главный вопрос: как?

Кайфа от этой коробки в миллион раз больше, чем от «автомата». Тот вальяжен, здесь же — нескончаемый азарт. Левую педаль нужно выжимать чуть ли не двумя ногами, приходится заново учиться попадать в передачи, а селектор больше похож на затвор винтовки Мосина. Эта парочка противоречива, как Бонни и Клайд, но вряд ли вы найдете что-то более честное, быстрое и по-настоящему мужское. Но Camaro из 1974-го мне все равно нравится больше...

Технические характеристики

Chevrolet Camaro V8 MT

Габариты (мм) 4836x1917x1360

Колесная база (мм) 2852

Масса (кг) 1769

Объем багажника (л) 384

Раб. объем двигателя (см3) 6162

Макс. мощность (л.с.) 432

Макс. крутящий момент (Нм) 569

Макс. скорость (км/ч) 250

Разгон 0–100 км/ч (с) 5,2

Ср. расход топлива (л/100 км) 14,1

Цена (руб.) от 2 500 000

