

Чуть меньше 8 литров на «сотню» – не самый революционный результат для революционного (по крайней мере, как заявлено производителем) Lexus.



Полагаю, что обычный уже start&stop позволит добиться если не аналогичных, то, как минимум, близких показателей. Впрочем, о том, что вся «зеленость» современных гибридных авто и электромобилей — не более чем миф мы уже писали. В лучшем случае, это работает, если ваш ежедневный пробег не превышает двух десятков километров в день. Весь же смысл этого Lexus — и вовсе в попытке добиться 5-7-процентной экономии, но для этого нужно уметь очень медленно ездить. Даже очень медленно. А это, в свою очередь, не так-то просто.

Дело в том, что у этой машины отличное шасси. Без шуток. Подвески здесь совсем не японские. Те обычно больше трясут, нежели демпфируют, у CT 200h при этом ход гораздо приятнее. Во-первых, за счет батарей у него более низкий центр тяжести, что естественно привело к дополнительной работе над упругими элементами. Если бы они обошлись банальнейшим увеличением жесткости пружин и амортизаторов, CT превратился бы в самую ужасную машину современности. Однако в этом плане тут все прекрасно. Не превосходно, но очень хорошо — ход очень плотный. И, как следствие, у машины очень приличная «зона комфорта». Разумеется, не на уровне BMW или VW, но не хуже, чем у Astra GTC, шасси которой, как известно, изначально «затачивали» под

версию OPC.

Кстати, очень близки эти машины и по качеству руления, хотя лично мне тут не хватило обратной связи и тяжести при явном избытке остроты. Разумеется, номинальный статус Lexus не сравним со статусом Opel. Но это — прорыв, даже для премиальных «японцев».

Что Infiniti, что Lexus оттачивали свои машин на американцах, а у тех совсем иные ценности. Что такое управляемость некоторые местные клиенты поняли лет десять назад, остальные до сих пор в неведении. Зато они очень быстро скупают машины...

Кроме того, не стоит относиться к СТ, как к полноценному премиуму. Это, так называемая, «entry model» — пропуск в мир Lexus. Как «копейка» BMW или Audi A1, этот автомобиль рассчитан на небедную молодежь, которая еще не стала золотой, не готова обзавестись полноразмерной машиной с буквой «L» на шильдике.

Именно поэтому шумоизоляция колесных арок здесь — как в Toyota Prius. Моторный щит еще более-менее защищен, но цоканье шипов слышно, как на улице. То же самое, кстати, касается и характерного шинного гула. Хотя, справедливости ради стоит отметить, что финская «Хакка» для этой машины в принципе не подходит — на нечищенной стоянке гребет исправно, но на асфальте «плывет» при первой же возможности.



Впрочем, СТ не удобен зимой по определению. Хорошая аэродинамика — низкий бампер, который собирает все то, что не собрали до этого дорожники. Кроме того, этот Lexus практически никогда не бывает чистым, по крайней мере, в Москве — даже в «минус 20» мойки хватает на три-четыре километра. Впрочем, это не проблема марки, это проблема нашей страны...

И чтобы закончить о минусах зимней эксплуатации этого авто. На морозе салон Lexus, как ни странно, грелся очень долго. Можно даже сказать, не прогревался вовсе. Уже в минус 15 в нем, мягко говоря, прохладно, в минус 20 — откровенно холодно даже через полчаса после начала движения. И ладно бы, если проблема касалась стоящего автомобиля, но движущегося...

Кстати, при эксплуатации в достаточно, замечу, что в жестких для среднеевропейского авто условиях, обнаружилась еще пара странностей. Во-первых, при холодном пуске СТ 200h не включает переведенную в режим «auto» систему вентиляции. А что такое влажный, выдыхаемый воздух в замкнутом пространстве и при такой температуре лишний раз объяснять не надо. В общем, тех 15-20 секунд, что уходят на то, чтобы сесть в машину, закрыть дверь и запустить двигатель для образования наледи на стеклах более чем достаточно. Теперь прибавьте сюда по умолчанию отключенный обдув... И об этом придется помнить всегда, так как в противном случае с места вы двинетесь минут через пятнадцать. И то при условии, что все потенциальные пассажиры будут прыгать вокруг авто вместе с вами.

Еще один не очень приятный момент — низкая эффективность подогрева сидений. Их проще согреть теплом собственного тела, нежели дожидаться, когда сработает теплоэлемент. За пару экстремальных недель в таких условиях вполне реально отморозить себе вполне еще нужные органы.

Что характерно, стоило столбику термометра подняться в район нулевой отметки, СТ тут же исправился — за те несколько минут, что уходят на очистку кузова от снега, он легко «надувает» салон до 10-12 градусов. Да и кресла греются так, что регулятор мощности приходится тут же уставить на минимальное значение. Парадоксальная разница в поведении...

Хотя этот автомобиль — сам по себе парадокс. На хэтчбеке с обычным ДВС и с таким шасси, как правило, чем быстрее, тем веселее — чем выше скорость, тем более полно

тот раскрывается. В данном же случае все с точностью до наоборот. Старт со светофора в режиме спорт и вжатым в пол акселератором означает, что вас разгоняют оба двигателя: и бензиновый, и электрический, и предоставляемого ими запаса крутящего момента СТ более чем достаточно — ощущения, будто под капотом немецкий двухлитровый двигатель с очень достойным «автоматом». Разгон при этом «троллейбусный», без рывков и переключений. Но это уже особенность фирменной трансмиссии. Тем не менее, после 70-80 км/ч электромотор отключается, оставляя ДВС в одиночестве, а вместе с этим заканчивается и весь лексусовский задор. Чтобы вновь объединить тандем, приходится отпускать педаль и нажимать ее вновь, правда параллельная работа в этот раз уже куда короче. С другой стороны, чтобы ускориться перед обгоном этого хватит.

Проблема в том, что так нужно делать каждый раз, когда тебе нужна дополнительная мощность, что, как минимум, непривычно, как максимум, категорически неудобно. И все же, самое парадоксальное в этой машине то, что в спортивном режиме топлива она «ест» едва ли не меньше, чем в нормальном. Но даже если расход и выше, что можно объяснить 15-градусным перепадом температур, то разница — в пределах литра. И будь я владельцем СТ 200h, 30 рублей я бы, пожалуй, переплачивал.

Хотя вряд ли это когда-нибудь случится. Все-таки эта машина не для нас. В Европе у СТ все хорошо, как и у купивших его клиентов — они много чего не платят. В России же это абсолютно нишевый автомобиль, рассчитанный на экологических энтузиастов и природоохранных фанатиков. Он сжигает столько же топлива, что и любой другой подобный хэтчбек, а какой-нибудь Golf BlueMotion в соревновании на экономичность съест его с потрохами. Но этим людям будет греть душу сам факт обладания «зеленым» автомобилем. А те, кто попроще, предпочтут и более простой автомобиль. В конце концов, за полтора миллиона у нас можно найти хоть черта лысого.