

Создатели героев этого сравнительного теста — Lexus ES и Volvo S80 T6 AWD — позиционируют их пафосно, но скучно: сегмент E, премиум-класс и прочая, прочая... Но, на наш взгляд, в данном случае это слишком «плоская» классификация.



Чтобы сразу расставить точки над «i», признаем одну простую вещь: и ES, и S80 — это не машины. Это четырехколесные самодвижущиеся аналоги статусно оформленного кабинета менеджера среднего звена и выше. Конечно, снаружи эти офисные помещения успешно прикидываются машинами, но суть при этом не меняется. Точно так же как кабинет «эффективного управленца», они призваны демонстрировать всем, в первую очередь подчиненным и конкурентам в гонке по корпоративным карьерным серпантинам, что единственный обитатель этих покрытых кожей кубометров — существо крайне успешное и практически идеально приспособленное эволюцией к передвижению по головам и прочим частям тела других офисных леммингов. Впрочем, на подобные сравнения данный контингент обычно сильно обижается, свято веруя, что он не такой, как все, он работает в офисе...

Но это лирика, давайте уже знакомиться с нашими «кабинетами на колесах». Начнем, пожалуй, с Lexus. С ним все просто и непросто одновременно. По своей сути это слегка облагороженная в дизайнерском смысле и здорово «нафаршированная» «богатыми» опциями Toyota Camry. В принципе это нехарактерно для европейского «Lexus». В отличие, скажем, от своего прямого конкурента-соотечественника «Infinity», который

обожают вешать свои шильдики на модели материнской «Nissan» и брать за эту операцию совершенно неприличные деньги, «Lexus» балуется чем-то подобным лишь на американском рынке. Там это вообще в порядке вещей.

В общем, внешность ES никакими революционными чертами дизайна не отмечена. Что спереди, что сзади все в меру покато, в меру плавно и, как любят выражаться автомобильные пиарщики, стремительно. Естественно, что характерный имидж современных Lexus тут полностью соблюден.

Volvo S80, кстати, тоже сложно описывать, восторгаясь игрой дизайнерского ума. Как и заведено в классе E, его внешность, не столь давно «фейслифтанутая» фирмой, не должна поражать сюрреалистичностью линий и форм. S80, как сейчас принято почти у всех автопроизводителей, выглядит практически увеличенной копией того же S60. Мода на модельные линейки, вызывающие ассоциации с матрешками, может раздражать или нет, но мириться с ней приходится в любом случае. В контексте наших «офисных» машин это скорее плюс, а не недостаток. Соблюдается что-то вроде иерархии: забрался повыше по служебной лестнице — можешь позволить себе «матрешку» потолще...

Если снаружи рассматриваемые модели по большому счету стоят друг друга и выбор между ними сводится к банальной вкусовщине, то в интерьерах разница просто разительна. Салон ES без особых усилий воображения ассоциируется с кожано-деревянным кабинетом какого-нибудь чиновника средней руки. Недостает только предусмотренного комплектацией места для портрета текущего первого лица государства — где-нибудь на передней консоли, куда некоторые прилепляют православные иконки. В остальном с рабочего места водителя открывается вид на настоящую «классику жанра» премиального класса. Деревянные вставки на рулевом колесе, центральной консоли и вообще везде, где это в подобных случаях полагается...

Мягкая кожа обивки. А пластик «подоконника» под лобовым стеклом можно смело назвать нежным на ощупь... Сзади, как и в большинстве «Е-классных» транспортных средств, сидеть вполне комфортно. Хотя, конечно, в этом смысле нашу «Camry+» с тем же Lexus LS сравнивать явно не стоит.

В отличие от по-настоящему премиального бренда «Lexus» у «Volvo» «восемидесятка» — просто-таки вершина модельного ряда, пик luxury, не меньше... Путь «Volvo» далек от классической «кожи-рожи» «Lexus», столь любимой еще аппаратчиками советских времен. У шведов свои заморочки. Нет, формально, конечно, тут тоже обязательная программа в виде кожаного торпедо и деревяшек на руле присутствует. Но так называемая североевропейская школа дизайна явно брякнула тут свое, по-скандинавски веское слово, и салон машины по оформлению стал внешне похож на детскую комнату из каталога всем известного шведского мебельного супермаркета. Несмотря на присутствие всех положенных люксовых атрибутов, «офис» нашего менеджера высокого полета напоминает результат работы некоего модного дизайнера: не как у всех (что, несомненно, может согреть эго владельца), но «реальные пацаны не поймут». Для российских условий этот факт скорее минус. Забавно, кстати, как вольвовцы объясняют, почему они не сделали монитор бортовой мультимедийной системы тачскрином. Видите ли, это «небезопасно». Тыкая по пунктам меню на мониторе пальцем, как в ES, водитель якобы отвлекается от дороги сильнее, чем когда он манипулирует кнопками и «крутилками» на руле, как в S80, считают шведы. А о том, что в обоих случаях драйвер так или иначе переключает внимание с дороги на монитор, скромно умалчивается. Какая разница, где находится твоя правая рука, если в этот момент ты не видишь, скажем, как на дорогу выскакивает хрестоматийный лось?!

Вообще говоря, различия в особенностях вождения обоих авто заслуживают отдельного разговора, но в этом материале мы постараемся уместить именно качественную оценку машин, не углубляясь в малозначимые для нормального водителя тонкости. Надо сказать, что на тест нам достался Volvo S80 в гораздо более продвинутой в техническом смысле по сравнению с Lexus ES комплектации. Шведский седан обладал 304 лошадиными силами 3-литрового T6 под капотом, полным приводом, а также возможностью вручную настроить под себя ответное усилие на руле и жесткость амортизаторов. А ES мог похвастаться лишь 3,5-литровым 277-сильным бензиновым агрегатом и слегка модифицированной по сравнению с Camry подвеской. Глядя на такие данные, хочется сразу записать «японца» в неудачники, не правда ли? Но не спешите с подобными выводами. На практике все «игрища» и пробы тех или иных драйверских настроек шведского флагмана заканчивались комбинацией: усилие на руле — на максимум, подвеска — в «комфорт». С настройками усилителя рулевого управления все понятно — «тяжеленькая» обратная связь никогда не мешает. Зато в реальной жизни отличия комфортабельной настройки подвески от максимально жесткой заключаются лишь в степени громкости и «зубодробительности» прохождения «лежачих полицейских» и дорожных неровностей. Динамика — да, с ней все замечательно. Всяческие системы стабилизации и устойчивости на дороге прекрасно работают. Практика показала, что S80 — отличная машина. Но только для езды по отличным (ровным и прямым) дорогам.

В отличие от Volvo S80 подвеска Lexus ES, не блещущая модными электронными

«примочками», обладает замечательной энергоемкостью. На тех участках дорог, где от вольвовских колесных арок уже вовсю несется предательское «блам-блам-блам-блам» из-за не справляющихся с колебаниями амортизаторов и пружин, ES ограничивается коротким «сытым» «бу-бум», и машина как ни в чем ни бывало продолжает движение. Да, в крутых поворотах «японец» кренится чуть больше «шведа». Но при драйверском сравнении благодаря железобетонной энергоемкости подвески и плавности хода пальма первенства остается за ним, а не за продуктом скандинавских дизайнеров. Тем более что при разнице между ES и S80 в каких-то 0,3 секунды при разгоне до «сотни» «швед» в повседневной эксплуатации потребляет в среднем не менее 14 литров бензина против 12 у «японца»...

Lexus ES

«+»: «Классический» интерьер. Энергоемкая подвеска. Мощный и относительно экономичный двигатель.

«—»: Скучноватая внешность. Рулевое управление слишком задемпфировано гидроусилителем. Традиционно маленький выбор комплектаций.

Volvo S80 T6 AWD

«+»: Достаточно свежий экстерьер. Хорошая динамика и управляемость. Обилие всевозможных систем безопасности. Возможность настройки подвески и рулевого управления «под себя».

«—»: Недостаточно энергоемкая для наших дорог подвеска. «Шведский дизайн» интерьера оценит лишь любитель.