

Длительный тест Lexus CT 200h

Не для всех

Гибрид vs русская зима, мороз против электричества... Идею этого теста можно выводить бесконечно долго, но менее однозначной она от этого не станет. Так что задачу мы решили чуть усложнить, добавив в уравнение еще одну вводную.



В общем, теперь их три. Во-первых, новомодный гибрид – своеобразное олицетворение будущего мирового автомобилестроения (по крайней мере, одной из возможных ветвей его развития). Во-вторых, относительно суровый московский февраль, первая половина которого, если судить по заверениям российских синоптиков, ознаменовалась приходом чуть ли не космического холода. И в-третьих, крайне скептически настроенный автор этих строк, регулярно ностальгирующий по классическим масл-карам, а в обычной жизни предпочитающий атмосферный мотор турбированному. У Lexus же, в свою очередь, есть месяц на то, чтобы не просто доказать, что он умеет ездить, а делать это, когда за бортом прилично ниже нуля, а ночью замерзает не только дизель, но и ATF. А подспудно доказать свою состоятельность и справедливость личных притязаний на

полновесное членство в компактном сегменте премиум-класса.

Надо сказать, что я всегда весьма недоверчиво отношусь ко всей этой «зеленой» истерии. И не без оснований считаю, что гибриды (как и электромобили) в своем нынешнем виде – тупик в развитии мирового автопрома. Понятно, что ДВС себя давно исчерпал, но и оба этих экологических направления без какого-то качественного скачка точно также упрутся в стену, причем, в самое ближайшее время. Та же «Toyota», к примеру, уже год назад сделала подзаряжающийся от розетки Prius, через несколько недель в Женеве, судя по всему, покажут аналогичный Lexus, но проблемы в целом это не решит. Чтобы эти машины ездили, человечеству понадобится еще больше углеводородов, просто сгорать они будут не в моторах, а печах электростанций, так что небо мы коптить будем на том же уровне. Выхода, по сути, два: либо в очередной раз полностью отцепить автомобиль от розетки, либо признать перспективным водород. Но ни того, ни другого в ближайшее десятилетие не случится, так как в первом случае производителям придется признать, что сотни миллиардов они потратили впустую (их не поймут не только клиенты, но и собственные акционеры). Второй же путь закрыт из-за запрета нефтяного лобби – на «черной игле», так или иначе, сидят все, включая Штаты, причём переход на альтернативное топливо они пострадают сильнее, чем кто-либо еще, так как просто не успеют продать свои недра даже внутри страны, не говоря уж про мировые рынки. В общем, за будущее гибридов в такой ситуации можно не беспокоиться – тем, кто захочет иметь автомобиль просто не оставят выбора.



Хотя, знаете, когда это действительно случится, этот Lexus будет казаться нам чем-то умопомрачительно быстрым, чем-то вроде Veron, тогда как сам Bugatti к тому моменту составит отличную компанию мамонтам в палеонтологическом музее. А еще он будет считаться гением практичности, так как, обладая этим авто, вам не придется прокладывать маршрут с учетом наличия на нем достаточного количества электрических заправок, а путь от Москвы до Питера будет занимать все те же 10-11 часов. А не неделю, поскольку проехав 80-90 километров на любом другом экологически чистом авто, вам придется потратить полтора часа, чтобы зарядить батареи, и продолжить движение. До следующего «пит-стопа», который случится еще через 80-90 километров. В CT 200h вы будете ехать, пока у вас не кончится бензин, но даже когда он кончится, в вашем распоряжении окажется еще пара километров на то, чтобы найти эту «старомодную и взрывоопасную колонку».

Но это дела дней грядущих, и, боюсь, к тому моменту CT тоже придется заряжать, тратя драгоценные часы на соседство с «нулевым» Nissan Leaf. И, к сожалению, это не делает этот автомобиль хоть сколько-нибудь перспективным.

Не делает его перспективным и цена. База стоимостью в 1 236 000 рублей – это дорого даже по современным меркам. И это притом, что в такой машине нет ничего, что могло бы ассоциироваться с премиум-классом: электростеклоподъемники с климатической установкой – не в счет, так как за эти деньги в машине они должны устанавливаться по умолчанию. Хотите ксеноновые фары, люк, кожаный салон, «навигацию» и музыку от Mark Levinson с двумя смарт-ключами в придачу? Готовьте еще полмиллиона. Таким образом, на выходе вы получите компактный хэтчбек стоимостью с IS250. Впрочем, если во главе угла при покупке будет стоять именно гибридная силовая установка, то от чего-то можно и отказаться.

Например, от «умного» доступа или датчика дождя. А также кожаных сидений и парктроника. Таким образом, вы сможете уложиться в 1,3 миллиона без каких-либо глобальных потерь по части комфорта и оснащения. Так что в этом плане этот Lexus не так уж и плох. Во всяком случае, новая BMW 118i обойдется вам примерно в ту же сумму. Да, оборудована она будет побогаче, ехать – побыстрее, у нее более современный салон и вам, наверное, даже хватит денег на опционную обивку кресел, но порядок цен окажется примерно одинаковым.

