

Подражая старшим

О втором поколении Volvo XC60

Савелий Курочкин |



ДЕСЯТЬ лет для автопрома сейчас — целая вечность. Редким моделям удастся столько продержаться на конвейере. Еще меньше тех, что способны оставаться бестселлером марки и взбираться на пик продаж в премиальном сегменте на протяжении всей жизни. И Volvo XC60 — одна из таких моделей.

Многочисленные премии, звание самого продаваемого Volvo и почти миллион выпущенных машин — второму поколению шведского среднеразмерного кроссовера досталось солидное наследство. Обычно в таких случаях производители, руководствуясь правилом не искать добра от добра, воздерживаются от резких изменений и ограничиваются незначительными улучшениями. Но это не случай XC60.

Стилистика автомобиля подверглась очень существенной правке в соответствии с новыми дизайнерскими канонами Volvo. Кроссовер стал более стройным и поджарым, у него заострились грани и профиль,

а передняя оптика примерила на себя «молот Тора» — фирменный T-образный росчерк дневных ходовых огней. Раньше не все понимали, почему шведские автомобили стоят почти столько же, сколько немецкие. Теперь же это очевидно: смотрится новый XC60 дорого.

В том числе и внутри. В салоне многое напомнит о родстве платформ и решений со старшими XC90 и S90. Дизайн уже не называть чисто скандинавским, но при этом стилистам удалось сохранить минимализм. Несмотря на отделку натуральным шпоном, алюминием, кожей и глянцевым пластиком, будто покрытым рояльным лаком, здесь нет ничего лишнего — материалы сочетаются идеально как по цвету, так и по фактуре. Аудиосистема Bowers & Wilkins радуется кристальной чистотой и насыщенностью звучания, а от посторонних нежелательных звуков слушателя избавляет великолепная шумоизоляция салона. Повышен уровень не только акустическо-

го, но и ездового комфорта: XC60 второго поколения может быть оборудован пневмоподвеской, которая гарантирует высокую плавность хода. Для предыдущей версии модели эта опция была недоступна.

В распоряжении водителя теперь почти нет физических клавиш, органы управления «оцифрованы» и собраны на 9-дюймовом сенсорном дисплее системы Sensus, расположенном в центре передней панели.

Компания Volvo построила свою репутацию на безопасности. Эту историю можно проследить от первого в мире трехточечного ремня безопасности до комплекса систем IntelliSafe. К стандартным по современным меркам функциям вроде автономного торможения перед автомобилями, пешеходами, детьми, велосипедистами и животными (все это уже в базовой комплектации) электроника добавляет интеллектуальную помощь — она подтолкнет руль, помогая водителю объехать резкое препятствие, и даже спасет от лобового столкновения со встречным транспортом, поскольку умеет самостоятельно возвращать автомобиль в полосу движения. Путь же в будущее — по многим прогнозам, автопилотное — пролагает система Pilot Assist. Это сочетание адаптивного круиз-контроля и системы помощи при рулении, которая способна удерживать автомобиль в полосе движения и в потоке машин.

Автомобильное будущее обещает быть электрическим или, по крайней мере, гибридным. Второе поколение XC60 следует этому тренду — уже сейчас существует версия с электромотором. Вот только до России она не добралась — нам доступны два бензиновых двигателя и два дизеля, объединенные в экологичное семейство Drive-E. Не стоит думать, что забота об окружающей среде негативно сказывается на динамике. Новый кроссовер умеет ездить быстро — с двух литров объема мотора инженеры Volvo снимают до 320 л. с.

